



# Assemblée générale

Distr. générale  
30 juillet 2012  
Français  
Original : anglais

---

## Soixante-septième 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**

### **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 66/214 de l'Assemblée générale, dans laquelle l'Assemblée a décidé de tenir en 2014 une conférence consacrée à l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty et a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-septième session, un rapport sur l'application du Programme d'action d'Almaty et les progrès accomplis dans la préparation de la conférence d'examen.

---

\* A/67/50.



## **I. Introduction**

1. Pour répondre à la prise de conscience croissante, par la communauté internationale, des besoins et problèmes particuliers des 31 pays en développement sans littoral en matière de développement, les Nations Unies ont adopté en 2003 le 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. Le présent rapport fait le point sur l'application de ce programme et notamment de ses priorités et plus particulièrement l'application et l'évaluation, compte tenu des préparatifs de la conférence d'examen décennal complet qui aura lieu en 2014. Le rapport se termine par des recommandations pratiques.

## **II. Évolution récente de la situation économique et sociale des pays en développement sans littoral**

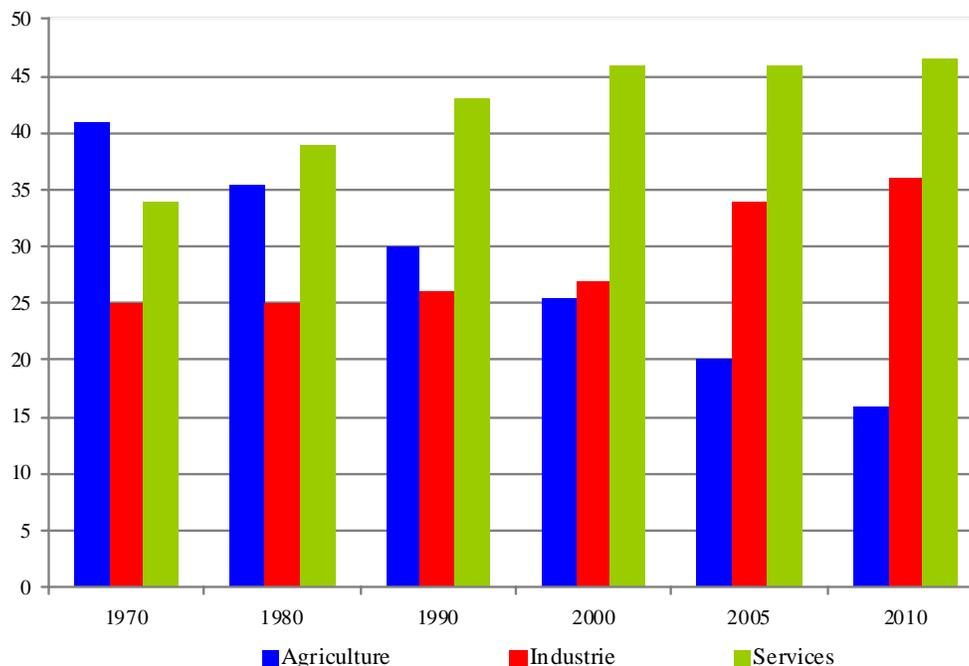
2. Le taux de croissance économique de ce groupe de pays est passé de 3,1 % en 2009 à 6,6 % en 2010 (voir tableau 1 de l'annexe). Les taux réels de croissance du produit intérieur brut (PIB) montrent que, malgré quelques disparités, ceux-ci se remettent de la crise financière et économique mondiale. Neuf d'entre eux ont connu une forte croissance, supérieure à 7 %; dans neuf autres, la croissance a atteint entre 5 % et 6,9 %; et dans les 13 derniers, elle a été inférieure à 4,9 %. La croissance économique a en grande partie bénéficié de l'augmentation des prix des produits de base et de la demande de produits d'exportation. On estime que la progression moyenne du PIB de l'ensemble du groupe, qui s'est élevée à 5,5 % en 2011, a fléchi en raison de la faiblesse de la demande extérieure et de la chute des prix des produits de base.

3. En 2010, l'investissement étranger direct dans l'ensemble de ces pays a baissé de 12 %. La dette extérieure, qui s'élevait à 47 % du revenu national brut en 2009, n'en représentait plus que 43 %. Les transferts de fonds ont progressé, passant de 14,2 milliards de dollars en 2009 à 16,4 milliards de dollars.

4. Entre 1970 et 2010, la ventilation sectorielle du PIB de l'ensemble du groupe a changé. La part de l'agriculture a diminué au profit de l'industrie et des services qui, comme le montre la figure 1, ont respectivement augmenté de 44 % et de 38 %. Cependant, malgré une diminution moyenne de 22 % à 18 % de la part de l'agriculture dans l'ensemble des pays au cours de la même période, ce secteur représente toujours plus de 30 % du PIB dans 10 d'entre eux, qui comptent également parmi les pays les moins avancés. En outre, le secteur des services n'a guère progressé depuis 2000, et une étude plus poussée révèle que la croissance industrielle est soutenue par les activités minières, qui représentent 45 % de ce secteur. L'ensemble des pays en développement sans littoral est donc fortement dépendant de l'agriculture et de l'exploitation minière, et par conséquent très vulnérable à l'instabilité des cours des prix des matières premières, des variations météorologiques et autres aléas. Pour que ces pays connaissent une croissance économique durable, il est important qu'ils restructurent leurs économies en favorisant le développement de secteurs compétitifs à forte valeur ajoutée.

Figure I  
**Pourcentage du produit intérieur brut de l'ensemble des pays  
 en développement sans littoral, par secteur**

(En pourcentage)



Source : CNUCED, 2010.

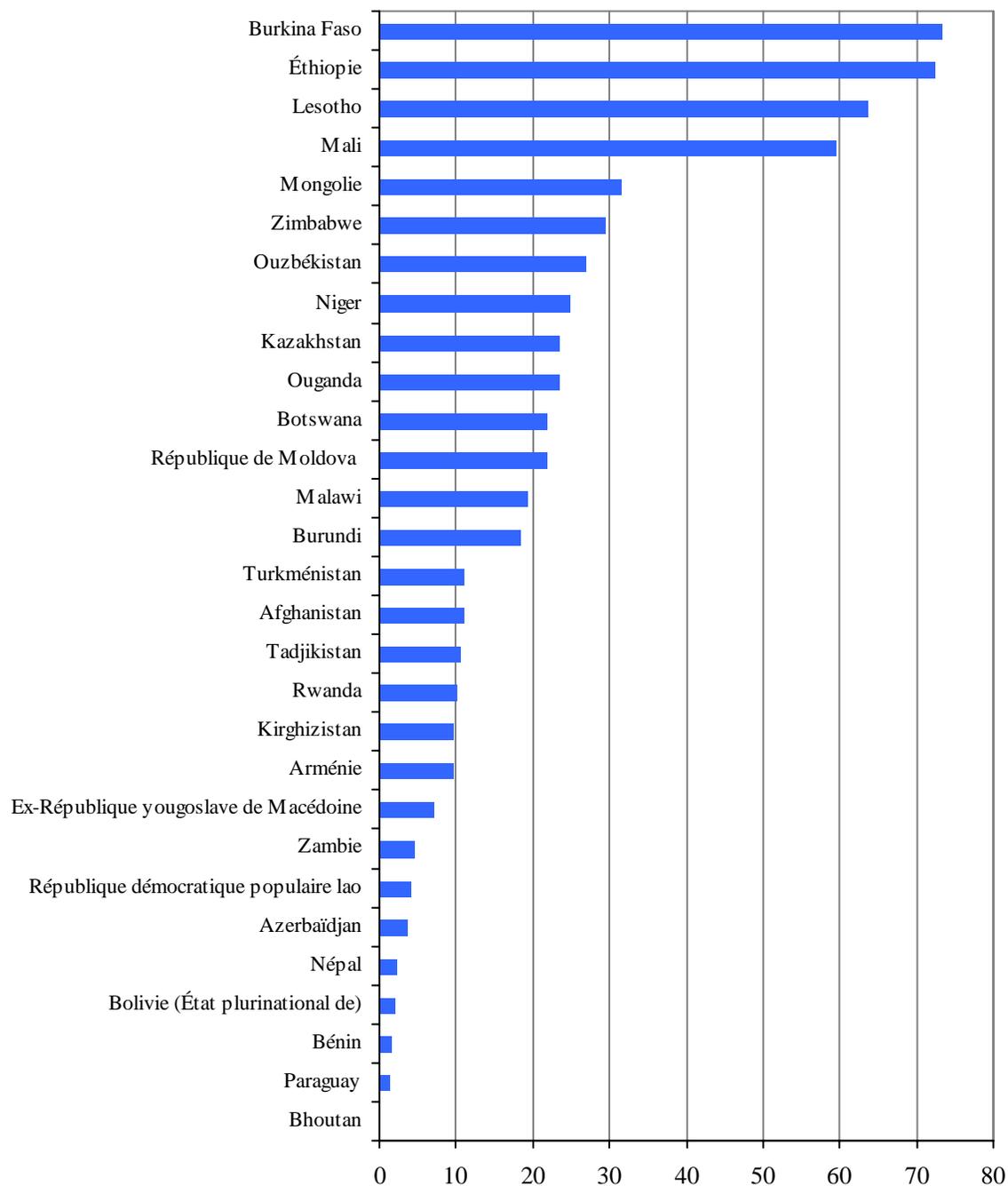
5. L'amélioration de l'indice de développement humain de ces pays entre 2005 et 2011 montre qu'ils ont progressé sur le plan social (voir tableau 8 de l'annexe). Pourtant, 15 d'entre eux comptent toujours parmi les pays à l'indice le plus faible. Le PIB moyen par habitant pour l'ensemble du groupe s'élevait à 2 322 dollars, soit une augmentation de 5 % entre 2009 et 2010. Malgré le niveau d'ensemble élevé du PIB moyen par habitant, cet indicateur reste inférieur à 1 000 dollars dans 20 pays du groupe, et inférieur à 300 dollars dans 5 d'entre eux. Ces chiffres montrent qu'une faible part des ressources intérieures peut être affectée aux services sociaux, et ils expliquent en partie la faiblesse de l'indice de développement humain de certains pays en développement sans littoral.

6. En outre, l'inégalité des revenus dans les pays en développement sans littoral fait obstacle à la lutte contre la pauvreté et à la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Selon la Banque mondiale, entre 2000 et 2010, dans 60 % des pays en développement sans littoral plus de 45 % du revenu des ménages correspondait aux 20 % de la population représentant la tranche la plus favorisée. Cette inégalité, associée à la faiblesse des systèmes de sécurité sociale, entraîne de grandes disparités dans l'accès aux services sociaux et leur utilisation, notamment dans les domaines de la santé et de l'éducation. Il est important que les pays mettent en œuvre des politiques de croissance favorable aux pauvres et n'excluant personne afin de réduire les inégalités.

7. Dans ces pays, le taux de scolarisation nette s'est amélioré dans l'enseignement primaire, où des progrès ont également été réalisés en matière d'égalité des sexes; les femmes participent plus à la prise des décisions, et la propagation du VIH/SIDA a été endiguée. Pourtant, une part relativement importante de la population demeure dans une pauvreté extrême. Dans la moitié d'entre eux, plus de 20 % de la population vit avec moins de 1,25 dollar par jour. Les progrès sont également lents dans les domaines de la lutte contre la faim et la mortalité infantile et maternelle, et de l'accès à l'assainissement.

8. Les pays en développement sans littoral sont très sensibles aux changements climatiques, à la déforestation, à la dégradation des sols et à la désertification. Une part importante de la population vit sur des terres dégradées (voir figure II). Treize des 29 pays de la planète où au moins 20 % de la population vit sur des terres dégradées appartiennent à ce groupe. La déforestation y a pris de telles proportions qu'elle représente également un sérieux problème pour leur développement durable (voir tableau 8 de l'annexe). Selon le Programme des Nations Unies pour le développement, 40 % de ces pays figurent sur la liste des 41 pays de la planète où le taux de déforestation était supérieur ou égal à 10 % en 2008. Les pays en développement sans littoral peuvent être admis à bénéficier du Fonds pour l'environnement mondial et du Fonds spécial pour le changement climatique et ceux d'entre eux qui comptent également parmi les pays les moins avancés peuvent avoir accès au Fonds pour les pays les moins avancés pour le changement climatique. Le Fonds vert pour le climat qui vient d'être créé pourra également servir à financer des projets de développement relatifs à l'environnement une fois qu'il commencera de fonctionner. Il serait très utile de compléter ces sources de financement par un fonds spécial en matière de développement environnemental destiné à répondre aux besoins particuliers de ces pays.

Figure II  
**Pourcentage de la population des pays en développement sans littoral vivant sur des terres dégradées (2010)**



Source : PNUD, *Rapport sur le développement humain 2011*.

9. Dans l'ensemble, la croissance économique et sociale de ce groupe dépend beaucoup du contexte économique mondial et en particulier de la fluctuation des cours, de la récession persistante que connaissent certains pays développés, et du niveau élevé des coûts commerciaux. Les pays en développement sans littoral ont besoin, avec le soutien de la communauté internationale et de leurs voisins de transit, de mettre en place des systèmes sûrs et efficaces de transport en transit, de transformer stratégiquement leurs économies afin d'améliorer leur compétitivité sur les marchés internationaux, de renforcer leur résistance aux chocs extérieurs et d'atteindre un niveau de croissance économique suffisamment élevé et durable pour qu'il leur soit possible d'investir dans le développement social et humain.

### III. Le prix de l'enclavement

10. Parce qu'ils n'ont pas d'accès à la mer, sont loin des principaux marchés, ne disposent pas d'installations de transit suffisantes et souffrent de la complexité des formalités en douane et à la frontière, du prix élevé des transactions bancaires et d'autres services ou activités, et doivent de ce fait payer plus en frais de transport et de transactions commerciales, les pays en développement sans littoral trouvent encore difficilement leur place dans le commerce international. Selon le rapport *Doing Business 2012: Doing Business in a More Transparent World* de la Banque mondiale, ils payent en moyenne respectivement 2 600 dollars et 3 300 dollars pour l'exportation ou l'importation d'un conteneur, soit deux fois plus que les pays en développement de transit.

11. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, voulant démontrer que le prix élevé du transport et des transactions commerciales désavantageait les pays en développement sans littoral par rapport à ceux de transit, mis au point, grâce à un modèle gravitaire, deux indicateurs destinés à mettre en évidence l'effet de l'enclavement sur le volume des échanges et sur le coût du transport. Le modèle relatif aux échanges repose sur l'étude, sur une période de 30 ans (1980-2010), d'un groupe de 150 pays au nombre desquels figurent tous les pays en développement sans littoral et tous les pays possédant un littoral. Il prend en compte la distance du port le plus proche, le fait d'être partie à un accord de commerce régional, l'appartenance à une union monétaire, la qualité des infrastructures du pays et un indicateur de la facilitation du commerce. Les coefficients en résultant ont servi à évaluer les flux commerciaux de chaque pays en développement sans littoral, de ses partenaires commerciaux et d'une économie côtière de référence. On a mesuré l'effet de l'enclavement sur le volume des échanges en calculant le ratio entre les flux commerciaux des pays sans littoral et ceux des économies côtières de référence. Ces chiffres montrent qu'en moyenne, le volume des échanges des premiers est inférieur à celui des secondes. Le tableau 1 montre que les exportations des pays en développement sans littoral n'atteignaient, en 2004, qu'un peu plus de la moitié du volume des exportations des pays côtiers de référence. Au fil du temps, ce ratio n'a que faiblement progressé.

12. On constate des disparités d'un pays à l'autre. Par exemple, le volume des échanges de certains d'entre eux, comme l'Afghanistan, le Mali et le Niger, ne dépasse pas 33 % de celui des pays côtiers. Dans aucun pays en développement sans littoral, le volume des échanges ne dépasse celui de l'économie côtière de référence. Le prix de l'enclavement, du point de vue des échanges commerciaux, est donc

élevé. Il faut par conséquent continuer à répondre aux besoins particuliers des pays qui en souffrent en améliorant les infrastructures, en facilitant le commerce, et en renforçant les couloirs de transit.

Tableau 1  
**Prix de l'enclavement : volume des échanges du pays en développement concerné et de l'économie côtière de référence**

(En pourcentage)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Moyenne des pays en développement sans littoral	57	59	59	58	60	61	61
Pays en développement sans littoral les plus touchés							
Mali	31	32	33	33	34	33	33
Niger	29	33	33	32	33	30	31

Source : Chiffres du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

13. On a utilisé la même méthode pour évaluer le coût du transport dans les échanges commerciaux et mesurer le surcoût qui en résulte pour les pays en développement sans littoral, en prenant comme élément de comparaison l'économie côtière de référence. Pour faciliter l'interprétation des résultats, l'indicateur a été normalisé. On constate qu'en 2004, les pays en développement sans littoral ont supporté des coûts de transport supérieurs de 42 % à ceux des économies côtières de référence. Pour les pays en développement sans littoral, le prix du transport a progressivement augmenté. En 2010, il était de 45 % supérieur à celui supporté par les pays de transit (voir tableau 2). Les chiffres montrent également que les pays en développement sans littoral d'Afrique supportent des coûts de transport légèrement plus élevés que ceux des autres régions (voir tableau 5 de l'annexe).

Tableau 2  
**Prix de l'enclavement : surcoût supporté par les pays en développement sans littoral par rapport aux économies côtières de référence**

(En pourcentage)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Moyenne des pays en développement sans littoral	42	43	44	43	44	45	45

Source : Chiffres du Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

14. L'analyse qui précède montre que les échanges coûtent plus cher aux pays en développement sans littoral qu'aux pays côtiers, ce dont pâtit énormément leur potentiel de commerce (voir par. 39 à 48).

## **IV. Bilan de la mise en œuvre des priorités du Programme d'action d'Almaty**

### **A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit**

15. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit progressent dans la ratification des conventions internationales et des accords sur le transport en transit et les douanes. Ces progrès sont toutefois lents. En 2011, le Tadjikistan a adhéré à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières de 1982, ce qui porte à 10 le nombre de pays en développement sans littoral qui sont parties à cette convention. Le Rwanda a adhéré à la Convention révisée sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières, ce qui porte à 11 le nombre de pays en développement sans littoral qui sont parties à cette convention. Quand des pays en développement sans littoral ou en transit adhèrent aux conventions dans ce domaine et les mettent réellement en œuvre, cela tend à profiter aux pays en développement sans littoral, comme par exemple les pays enclavés d'Asie centrale et d'Eurasie qui sont parties à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR. Dans cette région, l'utilisation des carnets TIR a augmenté, leur nombre étant passé de 63 300 en 2002 à 177 500 en 2011, et le transport en transit s'en est trouvé amélioré.

16. Il faut renforcer les capacités des décideurs et des administrateurs chargés de négocier et de mettre en œuvre les instruments internationaux pour qu'ils connaissent et comprennent mieux les implications de l'adhésion aux conventions internationales afin que plus d'États y adhèrent. Il importe également d'intégrer au niveau national les conventions et autres accords régionaux pour qu'il en soit tenu compte dans les budgets et plans nationaux.

17. Aux niveaux régional et sous-régional, les communautés économiques régionales jouent toujours un rôle important pour ce qui est de promouvoir la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins. Parmi les mesures encouragées, on peut notamment citer l'installation de postes frontière uniques; l'introduction d'un guichet unique; l'harmonisation des frais de transit routier et du document de déclaration de transit douanier routier; l'harmonisation des limites de charge à l'essieu; l'instauration de l'assurance responsabilité civile automobile au tiers; la levée des barrages routiers; la mise en place d'un système de suivi des camions de marchandise par satellite afin d'éliminer les retards et les désagréments causés par les escortes et le recours accru aux dispositifs électroniques de dédouanement lors du passage aux frontières.

18. En Asie, l'Organisation de Shanghai pour la coopération a formulé un accord visant à faciliter le transport routier international. Au cours d'une réunion de négociation tenue à Beijing en mars 2012, les États membres de l'Organisation sont parvenus à s'entendre sur les projets d'annexes à l'accord. Les annexes ainsi adoptées prévoient que la Chine et la Russie fourniront un nouvel accès routier aux quatre pays sans littoral voisins. Dans le cadre de leur union douanière, la Russie, le Bélarus et le Kazakhstan ont commencé à œuvrer en vue de rapprocher leurs règlements techniques nationaux.

19. Les pays de l'Asie s'emploient, avec l'aide de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), à élaborer un accord intergouvernemental sur les ports secs.

20. Le continent africain a fait des progrès en homogénéisant ses politiques, sa réglementation et ses programmes dans le secteur des transports. Ainsi, la Charte africaine des transports maritimes a été adoptée au Sommet de l'Union africaine en 2010; la politique africaine commune de l'aviation civile et le Programme d'action africain de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 ont été entérinés lors de la Conférence des ministres africains des transports de 2011; et un accord intergouvernemental d'harmonisation des normes du réseau routier de la route transafricaine est en cours d'élaboration.

21. Les communautés économiques régionales tendent de plus en plus à consolider et à harmoniser leurs politiques et programmes. Par exemple, l'Organisation tripartite du Marché commun de l'Afrique orientale et australe, de la Communauté d'Afrique de l'Est, et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (la Tripartite) née en 2009 vise à créer une zone de libre-échange entre les trois communautés économiques régionales. En Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine sont de plus en plus proches et ont adopté un programme d'action commun sur un certain nombre de questions, notamment la libéralisation des échanges et la convergence des politiques macroéconomiques. En Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale s'emploient activement à harmoniser leurs programmes. Tous ces efforts, notamment dans les domaines du transport, des communications et des douanes, contribueront à faciliter le transport en transit et les échanges pour les pays en développement sans littoral.

22. En Amérique du Sud, l'intégration régionale s'est approfondie grâce à la mise en place de l'Union des nations de l'Amérique du Sud (UNASUR), une union intergouvernementale qui regroupe les différents instruments régionaux (le Marché commun du Sud (MERCOSUR) et la Communauté andine). Le traité constitutif de l'UNASUR, entré en vigueur le 11 mars 2011, permet de mieux harmoniser les politiques en matière de développement des infrastructures et de transport en transit.

23. Au niveau national, certains pays ont pris des initiatives pour établir ou renforcer des mécanismes institutionnels visant à coordonner les initiatives de facilitation du transport en transit national. En Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, plusieurs pays ont mis en place des comités nationaux de facilitation au sein desquels sont représentés le secteur public et le secteur privé. En Europe et en Asie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal et le Tadjikistan ont créé des organes chargés d'harmoniser les échanges et les transports, tandis que le Kazakhstan a créé un comité national chargé du transit. Ces organes favorisent une coordination efficace entre les différentes entités chargées de faciliter les échanges et les transports internationaux.

## **B. Construction et entretien des infrastructures**

24. Le Programme d'action d'Almaty souligne qu'il importe d'investir dans la construction d'infrastructures de transport et de communication afin de mettre en place un système de transport en transit efficace. En Asie, de nets progrès ont été

accomplis dans le développement et la mise à niveau du réseau routier asiatique et du réseau ferroviaire transasiatique. Dans les pays en développement sans littoral, environ 3 350 kilomètres du réseau routier asiatique auparavant de niveau III ou d'un niveau inférieur aux normes minimales ont été relevés aux niveaux I ou II entre 2006 et 2010. Cependant, 11 500 kilomètres du réseau routier asiatique doivent encore être mis en conformité avec les normes minimales.

25. En ce qui concerne le réseau ferroviaire transasiatique, des progrès importants ont été réalisés dans la planification et la construction des tronçons manquants ainsi que dans le doublage des voies, le changement de l'écartement des rails et la modernisation de la signalisation. Cependant, il reste 10 500 kilomètres de tronçons manquants à construire (soit 9 % du réseau) pour achever le réseau ferroviaire. L'interopérabilité transfrontière continue de poser problème. Il ressort de l'étude réalisée en 2009 par la CESAP pour déterminer les besoins en matière de développement et les projets prioritaires du réseau ferroviaire transasiatique qu'il faudrait plus de 24 milliards de dollars pour construire les 8 200 kilomètres de tronçons manquants. Depuis, cette estimation a augmenté en raison de l'ajout de 2 500 kilomètres de voies ferrées à construire en Mongolie.

26. Sur le continent africain, le Programme de développement des infrastructures en Afrique regroupe des projets dans le domaine des infrastructures prioritaires (énergie, transport, réseau d'eau transfrontalier et technologies de l'information et des communications) pouvant être mis en œuvre dans le cadre du plan d'action prioritaire pour la période 2012-2020 et des plans à moyen et à long terme. Le coût de l'ensemble des projets prévus dans le cadre du Plan d'action prioritaire est estimé à 67,9 milliards de dollars, dont 24,4 milliards de dollars pour des projets liés aux infrastructures de transport. Le Programme de développement des infrastructures en Afrique a été adopté par les chefs d'État et de gouvernement africains en janvier 2012.

27. De grands projets d'amélioration de la route transafricaine sont en cours dans différentes communautés économiques régionales et pays d'Afrique, tels que la réfection de la route Tanzam en Tanzanie sur 220 kilomètres, la construction du pont sur la rivière South Rukuru au Malawi et le projet de route reliant Addis-Abeba, Nairobi et Mombasa. Le réseau ferroviaire africain est long de 74 775 kilomètres et très peu dense, et il est surtout concentré au nord et au sud de l'Afrique. Certains projets ferroviaires ont été ressuscités, notamment dans la sous-région de la CEDEAO.

28. En Amérique du Sud, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud a permis de coordonner le développement des infrastructures de transport, d'énergie et des télécommunications dans la région. D'après le rapport établi en 2012 par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) et l'Union des nations de l'Amérique du Sud, intitulé « Infrastructure for regional integration », 524 projets nécessitant 96,11 milliards de dollars d'investissements ont été mis en œuvre à ce titre. À la mi-2011, des progrès concrets avaient été accomplis dans la réalisation de 74 % de ces projets : 10 % sont déjà terminés, 34 % sont en cours d'exécution et 30 % sont en cours de planification.

29. Des progrès ont été accomplis dans la construction de ports secs. En Asie, la Mongolie se propose de créer quatre ports secs, le Népal en possède quatre, et il existe des projets de ports secs dans d'autres pays, notamment au Kazakhstan et en

Ouzbékistan. En Afrique, un port sec est entré en activité en 2010 au Burkina Faso, deux autres sont en construction en Éthiopie, un troisième a été aménagé en Ouganda, et la Namibie est en train de dégager la baie Walvis afin d'y construire des installations portuaires pour le Botswana, la Zambie et le Zimbabwe. En Amérique du Sud, un port sec a été installé au Paraguay.

30. En ce qui concerne le transport maritime, des progrès ont été enregistrés quant à l'amélioration des infrastructures et la mise en œuvre de réformes portuaires dans certains ports africains. En Amérique latine, pour la période 2002-2010, le développement des ports a engendré une augmentation de 14 % de l'activité portuaire sur la côte ouest et de 10 % sur la côte est.

31. Les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement des technologies de l'information et de la communication et à l'alimentation en énergie sont essentielles pour que les pays en développement sans littoral s'intègrent pleinement au marché mondial. Ces pays ont fait des progrès remarquables dans l'amélioration des infrastructures de télécommunication, en particulier pour ce qui est des réseaux de téléphonie mobile et de l'accès à Internet. Entre 2009 et 2010, l'ensemble de ces pays a enregistré une augmentation de 25 % de l'utilisation des téléphones cellulaires et de 26 % de l'utilisation d'Internet (voir annexe, tableau 6). Ces progrès sont le fruit de la libéralisation du secteur des télécommunications, qui a entraîné une croissance des investissements du secteur privé.

32. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'une alimentation en énergie fiable pour augmenter leur productivité industrielle, faciliter les liens entre agents économiques nationaux et internationaux et réduire les délais de transit des marchandises. Si quelques-uns de ces pays produisent et exportent de l'énergie, la plupart d'entre eux sont des importateurs nets d'énergie. La hausse des tarifs énergétiques a exacerbé les difficultés que rencontrent ces derniers. Afin d'atténuer les conséquences de la crise énergétique, il faut consacrer d'importants investissements à l'élaboration de nouvelles technologies et infrastructures de production et de distribution d'énergie ainsi qu'à la construction des infrastructures de transit nécessaires. Le coût des projets régionaux d'infrastructures d'énergie mis en œuvre au titre de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud est évalué à 41 milliards de dollars et celui des projets du même type prévus pour la période allant de 2012 à 2020 dans le cadre du Programme de développement des infrastructures en Afrique à 40 milliards de dollars.

33. Réunir les ressources nécessaires pour investir dans le développement des infrastructures demeure un défi de taille. Les budgets nationaux, l'aide au développement régionale et internationale ainsi que les partenariats entre les secteurs public et privé peuvent y contribuer de façon importante. Cependant, la part des budgets nationaux allouée au développement et à l'entretien des infrastructures est en baisse. En Amérique du Sud, au cours des 30 dernières années, l'investissement public dans les infrastructures a diminué de façon importante, passant de 3,1 % du PIB pendant la période 1980-1985 à 0,8 % pendant la période 2007-2008.

34. La création de fonds routiers semble être un moyen efficace de rassembler les ressources nécessaires à l'entretien des routes. En Afrique, 27 pays ont créé des fonds routiers. En Asie, la République démocratique populaire lao et le Népal se sont dotés de tels fonds. En Europe, la République de Moldova et l'ex-République yougoslave de Macédoine ont des fonds routiers. Les principales sources de revenus

de ces fonds sont les prélèvements sur les consommables, notamment le carburant, les péages, les frais annuels d'immatriculation des véhicules, les frais supplémentaires pour les véhicules lourds et les amendes pour surcharge.

35. Le secteur privé a contribué au développement des infrastructures, en particulier dans le domaine de la téléphonie mobile, où les pays en développement sans littoral ont fait des progrès remarquables. Dans le secteur des transports, en Asie, le montant total des investissements dans des projets communs aux secteurs public et privé est passé de 13,7 milliards de dollars en 1990-1994 à 58,7 milliards en 2005-2009. En Amérique du Sud, ces 30 dernières années, le montant des investissements privés dans le développement des infrastructures est passé de 0,9 % du PIB en 1980-1985 à 1,5 % en 2007-2008. En Afrique, le secteur privé a contribué à hauteur d'environ 14 milliards de dollars au développement des infrastructures.

36. Alors que les investissements du secteur privé pourraient jouer un rôle important dans le développement des infrastructures, il existe des obstacles de taille, à savoir l'absence d'une législation et d'une réglementation favorables, le manque de capacités à gérer les partenariats public-privé tout au long du cycle de vie du projet et les difficultés rencontrées pour pouvoir tirer pleinement parti des projets sur le plan économique. Il importe que les pays en développement sans littoral réfléchissent aux moyens d'attirer des investissements privés en vue de développer les infrastructures en créant des conditions propices sur les plans administratif, légal et réglementaire.

37. Les banques régionales d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Afrique ont appuyé la mise en œuvre de certains projets d'infrastructures régionales. Selon la CESAP, fin 2011, la Banque asiatique de développement (BasD) avait financé environ 21 % du réseau routier asiatique et 8 % du réseau ferroviaire transasiatique. En Afrique, la Banque africaine de développement (BafD) collabore avec l'Union africaine afin de mobiliser des ressources pour le Programme de développement des infrastructures en Afrique. En Amérique du Sud, la Banque interaméricaine de développement, la Banque mondiale et la Banque centraméricaine d'intégration économique appuient les projets de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud.

38. Il faut également trouver de nouvelles sources de financement afin de pouvoir mobiliser les ressources nécessaires au développement des infrastructures. Les pays ou les communautés économiques régionales peuvent envisager de recourir à des obligations, lorsque cela est possible. D'après la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Communauté de développement de l'Afrique australe, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe et la Communauté de l'Afrique de l'Est s'appêtent à émettre en 2012 des obligations pour financer les infrastructures régionales, et la CEDEAO a instauré il y a des dizaines d'années un impôt communautaire de 0,25 % qui lui apporte un revenu stable qu'elle verse dans un fonds général et qui peut servir à financer le développement des infrastructures.

### **C. Échanges internationaux et facilitation du commerce**

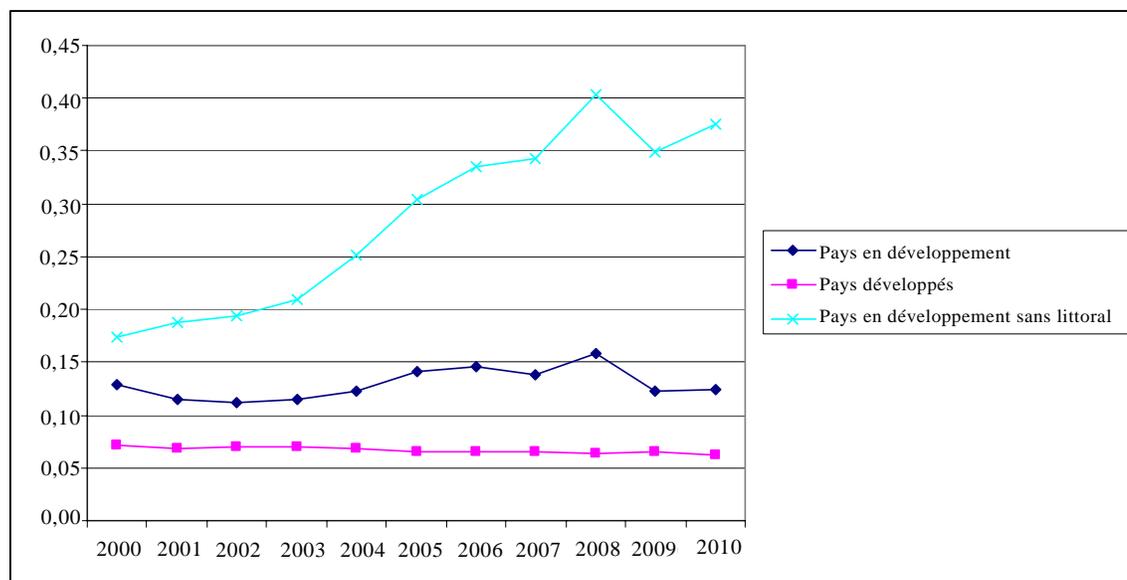
39. Les flux commerciaux mondiaux qui s'étaient effondrés en 2009 ont repris fortement en 2010 pour atteindre une augmentation annuelle de 14 %. Les échanges commerciaux et la production ont crû plus rapidement dans les pays en développement que dans les pays développés. La reprise commerciale de 2010 est

due à la hausse des prix des matières premières, notamment des métaux, de l'énergie et des matières premières agricoles. Malgré cette reprise, les répercussions de la crise financière et de la récession mondiale vont vraisemblablement continuer de se faire sentir. La croissance du commerce international a ralenti, oscillant entre 7 % et 8 % en 2011.

40. Après le fort déclin de 2009, les pays en développement sans littoral ont pu augmenter leurs résultats à l'exportation en 2010 et globalement compenser les pertes subies. La valeur totale de leurs marchandises exportées a atteint 158 milliards de dollars, soit une hausse de 29 % par rapport à l'année précédente (voir tableau 4 en annexe). Cette reprise leur a permis pour la première fois de porter à plus de 1 % leur part du commerce mondial de marchandises. Parmi les 31 pays en développement sans littoral, les exportateurs d'hydrocarbures et de minerais sont ceux qui ont connu les gains les plus forts. Cependant, la valeur cumulée des seules exportations de l'Azerbaïdjan et du Kazakhstan a compté pour plus de la moitié des exportations du groupe, ce qui indique que les pays en développement sans littoral demeurent en marge de l'économie mondiale.

41. Même si les exportations des pays en développement sans littoral sont à la hausse, les coûts élevés du transport et du transit ont empêché ces pays de réaliser leur potentiel commercial, comme l'illustre l'analyse présentée à la section III. La structure des exportations de ces pays, ajoutée à leur handicap géographique, joue un rôle crucial pour ce qui est d'améliorer leurs résultats commerciaux. Leur économie repose généralement sur quelques produits agricoles et miniers bruts. Comme le montre la figure III, si 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 principalement de l'accroissement de la demande mondiale de minerais et de carburants.

Figure III  
**Taux de concentration des exportations des pays en développement sans littoral et d'autres groupes de pays, 2000-2010 (Indice Herfindahl-Hirschmann)**



Source : Base de données de la CNUCED, 2012.

42. Les pays en développement sans littoral se caractérisent tous par une capacité de production insuffisante et la faible diversification de leurs exportations. Étant donné l'extrême volatilité de l'économie mondiale actuelle, ils doivent adopter des mesures visant à diversifier leurs exportations afin de réduire leur vulnérabilité aux chocs commerciaux et à la perte de leurs recettes d'exportation. Par ailleurs, des interventions concrètes visant à modifier la composition des exportations pour augmenter la part des services et produits en partie transformés à forte valeur ajoutée permettraient de réduire les coûts de transaction supplémentaires que doivent payer ces pays en raison de leur éloignement des marchés internationaux et des difficultés liées au transit.

43. Dans le contexte commercial international actuel, où les chaînes d'approvisionnement traversent facilement plusieurs pays et régions, le fait d'avoir des infrastructures et des services de transport, de logistique et de commerce inefficaces et inadaptés peut sévèrement limiter la compétitivité d'un pays à l'échelle mondiale. Les pays en développement sans littoral, en particulier, se heurtent à de grandes difficultés s'agissant de la facilitation du commerce, qui est maintenant reconnue comme essentielle pour les échanges et la croissance. D'après le rapport de la Banque mondiale intitulé « Connecting to compete 2012: trade logistics in the global economy », les faibles notes obtenues par ces pays dans l'*Indice de performance logistique 2012* de la Banque mondiale attestent ces difficultés. En effet, les pays qui affichent les plus mauvais résultats selon cet indice sont des pays les moins avancés enclavés ou sortant d'un conflit (voir tableau 3). Sur une échelle de 1 à 5, les notes les plus basses témoignent d'une faible efficacité commerciale, de chaînes d'approvisionnement peu fiables et de la prestation aléatoire des services disponibles pour les producteurs et exportateurs nationaux. Si

la mauvaise qualité ou l'absence d'infrastructures nécessaires au commerce, notamment les réseaux routiers et ferroviaires, demeurent des obstacles, la gestion efficace des frontières et la coordination des services des douanes et des frontières apparaissent comme plus importantes que jamais.

Tableau 3  
**Régions dans lesquelles les pays en développement sans littoral affichent de mauvais résultats selon l'indice de performance logistique**

<i>Données de base</i>	<i>Afrique subsaharienne</i>		<i>Asie du Sud</i>		<i>Asie centrale</i>
	<i>Pays enclavés</i>	<i>Pays de transit</i>	<i>Pays enclavés</i>	<i>Pays de transit</i>	<i>Pays enclavés</i>
Note générale selon l'indice	2,46		2,58		2,50
Note moyenne selon l'indice	2,43	2,59	2,36	2,50	2,50
<b>Composantes de l'indice de performance logistique</b>					
Compétences en logistique	2,37	2,53	2,31	2,45	2,45
Infrastructure	2,27	2,44	2,21	2,33	2,33
Procédures douanières et commerciales	2,26	2,39	2,20	2,32	2,32
Fret international	2,46	2,60	2,38	2,54	2,54
Respect des délais	2,79	2,97	2,71	2,85	2,85

Source : Banque mondiale, 2012.

44. À l'échelle mondiale, les pays en développement sans littoral ont entamé des négociations sur la facilitation du commerce dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) afin notamment d'améliorer certains aspects des articles V, Liberté de transit, VIII, Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation, et X, Publication et application des règlements relatifs au commerce de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994, et de bénéficier d'un traitement particulier et différencié. Les négociations sur la facilitation des échanges du Cycle de Doha, qui sont malheureusement restées au point mort pendant quelque temps, constituent une occasion unique pour les pays en développement sans littoral d'obtenir des coûts de transaction plus bas, la liberté de transit et un déplacement et un dédouanement plus rapides des marchandises ainsi qu'une aide et un appui techniques pour renforcer leurs capacités de facilitation du commerce. À cet égard, l'entente préliminaire – issue des négociations sur la facilitation des échanges dans le cadre de l'OMC – est d'une importance capitale pour ces pays.

45. Le projet de texte récapitulatif des négociations sur la facilitation des échanges, mis à jour pour la dernière fois en octobre 2011<sup>1</sup>, comporte des dispositions précises sur les restrictions liées au transit, les redevances, les formalités et la coopération. Les textes des articles 9 *bis* et 11 revêtent notamment un très grand intérêt pour la mise en œuvre des aspects essentiels de la politique de transit et, pour ces deux articles, les pays en développement sans littoral devront

<sup>1</sup> Document TN/TF/W/165/Rev.11 de l'Organisation mondiale du commerce.

réclamer l'adoption de textes plus ambitieux. Par exemple, si le projet d'article 11 sur la liberté de transit était adopté dans sa forme plus ambitieuse, ses dispositions renforceraient le principe de la liberté de transit évoqué à l'article V du GATT. Elles renforceraient le principe de non-discrimination s'appliquant aux marchandises en transit pour ce qui est des frais, des mesures de transport, de la réglementation et des formalités, afin que ces aspects ne constituent pas des entraves déguisées au commerce. En outre, elles feraient en sorte que les frais appliqués soient raisonnables et correspondent au coût réel des services rendus et que les marchandises en transit ne soient pas soumises au paiement des droits de douanes ni au respect des normes techniques.

46. La possibilité de tirer pleinement parti d'un accord éventuel sur la facilitation du commerce multiplie les avantages que les pays en développement sans littoral peuvent obtenir de leur adhésion à l'OMC. Cependant, un tiers de ces pays doit encore adhérer à l'Organisation. On notera que les négociations de la République démocratique populaire lao avec l'OMC ont accéléré, et que ce pays a l'objectif ambitieux de devenir membre de l'Organisation d'ici à la fin 2012.

47. Puisque les avantages tirés de l'adhésion à l'OMC dépendent largement des conditions fixées au cours du processus d'adhésion, il faut offrir une aide technique ciblée aux pays en développement sans littoral à toutes les étapes de ce processus pour les aider à adhérer à l'OMC à des conditions adaptées à leur niveau de développement et à leurs besoins. Il faut encourager la collaboration entre pairs afin de permettre à ces pays et aux membres de l'OMC de partager leur expérience et de dispenser des conseils et un appui technique avec l'aide des organisations et donateurs internationaux.

48. Globalement, les efforts accomplis pour améliorer les politiques de transport en transit et de facilitation du commerce ont commencé à donner des résultats, puisqu'elles ont par exemple réduit le temps nécessaire au transport des importations et des exportations. Selon le rapport *Doing Business 2012* de la Banque mondiale, le nombre moyen de documents exigés par les pays en développement sans littoral pour les exportations est passé de 9 en 2006 à 8 en 2012, et le nombre de documents requis pour leurs importations est passé de 11 à 9. Le temps moyen consacré aux formalités a été ramené de 49 à 43 jours pour les exportations et de 58 à 49 jours pour les importations. Cependant, par rapport aux pays en développement de transit, où il faut compter en moyenne 23 jours pour les formalités d'exportation et 27 jours pour les démarches liées aux importations, il faudra redoubler d'efforts en vue de faciliter les échanges et de gagner du temps.

## **D. Appui international**

49. L'aide publique au développement (APD) fournie par les donateurs habituels a augmenté de 2 %, passant de 24,8 milliards de dollars en 2009 à 25,3 milliards de dollars en 2010 (voir annexe, tableau 2). Toutefois, deux pays continuent d'en recevoir une grosse partie. L'ADP reste la source principale de financement extérieur, représentant au moins 10 % du revenu national brut de 13 pays en développement sans littoral en 2010. La récession prolongée et la crise de la dette souveraine chez les donateurs habituels, et notamment des mesures d'austérité de plus en plus strictes, pourraient menacer de nombreux pays en développement sans littoral qui sont tributaires de l'aide. Les pays en développement sans littoral

doivent donc mobiliser davantage de ressources internes et réduire leur dépendance excessive à l'égard de l'aide financière étrangère.

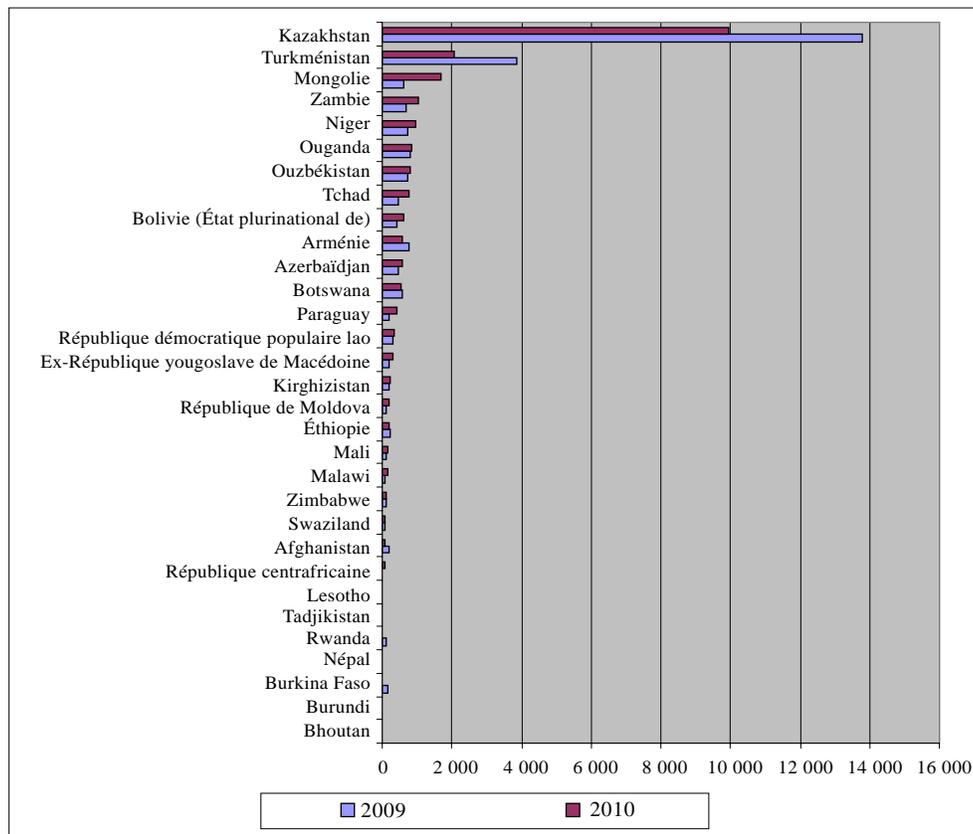
50. L'aide publique au développement consacrée aux secteurs du transport, de l'entreposage et des communications a augmenté, passant de 1,8 milliard de dollars en 2009 à 1,9 milliard en 2010. Toutefois, compte tenu des besoins soulignés au titre de la deuxième priorité du Programme d'action, qui concerne le développement et l'entretien des infrastructures, des moyens financiers supplémentaires seront nécessaires pour combler le déficit.

51. Habituellement, les pays en développement sans littoral ne bénéficient que de très peu d'investissements étrangers directs, en raison du faible volume de leur économie et de leurs handicaps géographiques, auxquels viennent s'ajouter le manque d'infrastructure, le coût élevé des transports, l'inefficacité des systèmes logistiques et l'insuffisance des capacités institutionnelles. En 2010, ces pays n'ont reçu que 4 % des investissements étrangers directs effectués dans les pays en développement. Pour l'ensemble des pays en développement sans littoral, le total des investissements étrangers directs a diminué de 12 %, passant de 26,2 milliards de dollars en 2009 à 23 milliards en 2010 (voir annexe, tableau 7). Seuls quelques pays (la Mongolie, le Niger et la Zambie) ont vu augmenter significativement les investissements étrangers entre 2009 et 2010. La répartition géographique des investissements étrangers directs entre les pays en développement sans littoral reste inégale, car la plus grande partie des montants vont à quelques pays riches en ressources, comme le montre la figure IV ci-dessous.

52. Bien que les projets les plus importants financés à l'aide des investissements étrangers directs soient concentrés dans les industries d'extraction, le *World Investment Report* publié par la CNUCED en 2011, intitulé « Non-Equity Modes of International Production and Development », indique qu'un volume important de ces investissements a été consacré à l'industrie manufacturière, aux services (et notamment aux technologies de l'information et des communications) et au développement de l'infrastructure. Les investissements étrangers directs peuvent accélérer la croissance économique et le développement en favorisant le transfert de ressources financières, de technologies et d'innovations, l'amélioration des techniques de gestion, le développement de l'infrastructure, la création d'emplois et l'augmentation de la productivité. Il est donc important que les pays en développement sans littoral se dotent de politiques qui leur permettront d'attirer des investissements étrangers directs plus importants et plus diversifiés.

Figure IV  
**Investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral en 2010**

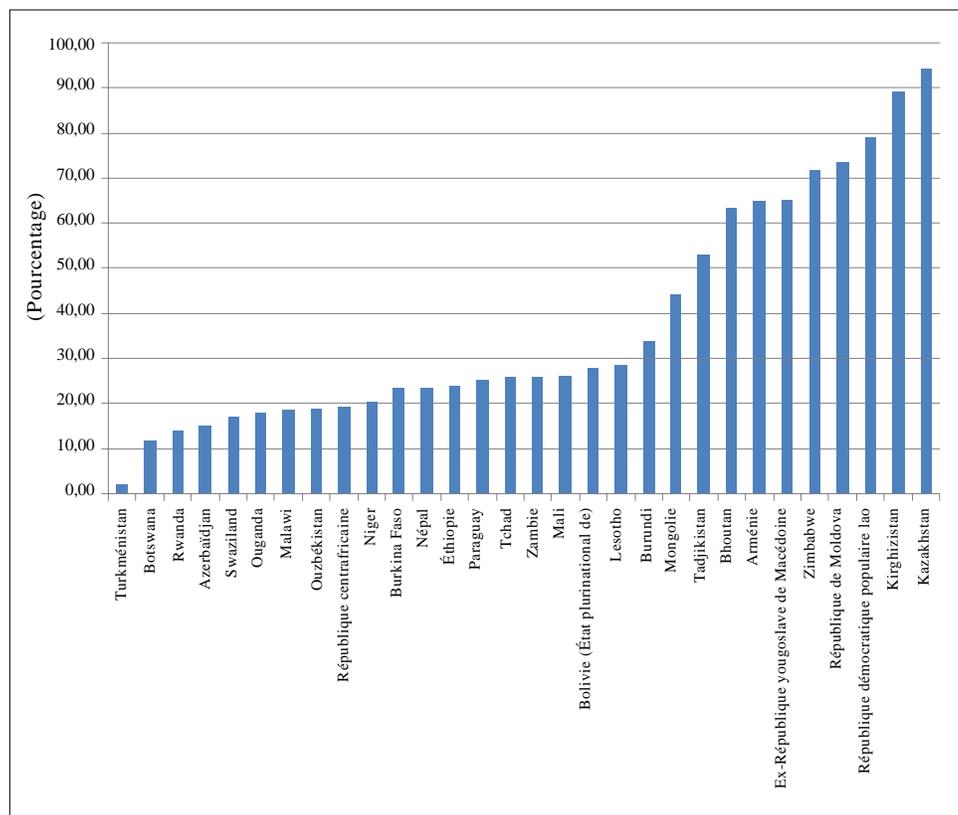
(En millions de dollars des États-Unis)



Source : Base de données de la CNUCED, 2012.

53. Le fardeau de la dette extérieure des pays en développement sans littoral s'est fortement allégé depuis 2003, et ne représentait plus que 47 % du revenu national brut du groupe en 2009 contre 68 % en 2003. Il a encore diminué de 8 % en 2010. La part des recettes d'exportations que représente le montant total de l'encours de la dette extérieure diminue également depuis 2003, grâce surtout à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) et à l'Initiative d'allégement de la dette multilatérale. Il convient toutefois de noter que les pays en développement sans littoral qui ne sont pas admissibles au bénéfice des initiatives d'allégement de la dette affichent des niveaux d'endettement très élevés en pourcentage de leur revenu national brut, comme le montre la figure V, et un ratio du service de la dette lui aussi élevé. Il importe que certaines formes d'allégement soient offertes aux pays en développement sans littoral afin d'éviter qu'ils atteignent des niveaux d'endettement auxquels ils ne pourraient plus faire face.

Figure V  
**Dette extérieure des pays en développement sans littoral, en pourcentage  
 du revenu national brut, 2010**



Source : Banque mondiale, 2012.

54. Les montants versés aux pays en développement sans littoral dans le cadre de l'initiative Aide pour le commerce ont continué d'augmenter, passant de 4,7 milliards de dollars en 2008 à 6 milliards en 2010. Le plus gros de cette aide est allé au développement des capacités de production, des parts plus réduites ayant été consacrées au développement de l'infrastructure, au renforcement des capacités d'élaboration de stratégies commerciales, de négociation et de réglementation et aux coûts d'ajustement liés au commerce.

55. Les envois de fonds des travailleurs émigrés, dont le montant est passé de 9,1 milliards à 16,4 milliards de dollars entre 2006 et 2010, aident également un grand nombre des pays en développement sans littoral à surmonter des obstacles graves à la réduction de la pauvreté.

56. Les pays en développement sans littoral reçoivent une aide financière croissante de l'extérieur dans le cadre de la coopération Sud-Sud. En 2009, les sociétés transnationales de certains pays en développement, en particulier la Chine, l'Inde et l'Afrique du Sud, ont été les principales sources d'investissement étranger direct dans les pays en développement sans littoral. La coopération économique Sud-Sud offre des possibilités non encore épuisées d'accroissement de

l'investissement étranger direct et de l'aide au développement dont bénéficient les pays en développement sans littoral.

## V. Activités du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales

57. 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 continué d'aider les pays en développement sans littoral en mobilisant l'appui de la communauté internationale et de tous les organismes des Nations Unies et en appelant l'attention sur leurs besoins particuliers. En 2011, en collaboration avec la Commission économique pour l'Afrique et l'Union africaine, il a organisé une réunion d'experts au cours de laquelle a été élaborée la première version du projet d'accord intergouvernemental sur le réseau de routes transafricaines. Suite à ces travaux, à la conférence des ministres africains des transports qui s'est tenue en novembre 2011, une déclaration demandant l'élaboration et l'adoption rapides de l'accord intergouvernemental a été adoptée. L'initiative a été approuvée en 2012 au Sommet des chefs d'État de l'Union africaine.

58. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement encourage les pays en développement sans littoral à envisager de ratifier l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral afin que ce groupe devienne totalement opérationnel.

59. Les commissions régionales des Nations Unies et les organisations internationales, régionales et sous-régionales ont aidé les États Membres à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty, au moyen notamment de contributions de fond, de programmes destinés à renforcer les capacités, de services de conseil, d'appui au développement de l'infrastructure de transport et de la promotion des instruments juridiques qui visent à faciliter le commerce et les transports.

60. En 2010, la Banque mondiale a publié *Border Management Modernization*. En 2011, en collaboration avec la Banque africaine de développement, l'OMC et l'Organisation de coopération et de développement économiques, la CEA a publié un document intitulé « African case stories: a snapshot of aid for trade on the ground in Africa », et la CESAP a publié les « Guidelines on establishing and strengthening national coordination mechanisms for trade and transport facilitation in the ESCAP region ». En février 2012, la Commission économique pour l'Europe (CEE) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) ont publié un manuel intitulé *Handbook of Best Practices at Border Crossings: a Trade and Transport Facilitation Perspective*.

61. La CESAP, la CEE et la CEA ont organisé des ateliers de formation sur le renforcement des capacités dans leurs régions respectives afin d'améliorer l'efficacité des activités de facilitation du commerce grâce au « commerce sans papier » et au « guichet unique ».

62. En 2011, la CEA a organisé le premier Forum sur le commerce en Afrique, au cours duquel la question de la facilitation du commerce sur le continent africain a été examinée et un atelier sur les négociations internationales et la facilitation du commerce dans la Communauté d'Afrique de l'Est a été organisé.

63. En 2011, la CESAP a organisé un dialogue de politique générale de haut niveau pour l'Asie et le Pacifique sur l'application du Programme d'action d'Almaty. La Déclaration d'Oulan-Bator y a été adoptée puis a été entérinée par la CESAP à sa soixante-septième session. La CESAP prête son appui aux pays qui souhaitent adhérer à l'Accord commercial Asie-Pacifique. En collaboration avec la BASD, elle a aidé sept pays en développement sans littoral à appliquer sa méthode temps/coût-distance pour évaluer le trafic dans les couloirs et aux postes frontière de la région et repérer les goulots d'étranglement afin de pouvoir améliorer la situation.

64. En coopération avec la CNUCED et la CEA, la CESAP vient d'entreprendre la mise en œuvre d'un projet financé au moyen du compte de l'ONU pour le développement portant sur le renforcement des capacités des autorités de contrôle et des transporteurs aux fins de l'amélioration de l'efficacité du transport transfrontières dans les pays en développement sans littoral et de transit.

65. La CEE mène des activités de renforcement des capacités et de suivi pour promouvoir la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et veiller à ce qu'elle soit bien appliquée au niveau des pays. Elle a contribué au développement de l'infrastructure de transport dans le cadre des projets de l'autoroute transeuropéenne et du chemin de fer transeuropéen. En coopération avec la CESAP, elle a également favorisé l'harmonisation des investissements destinés au secteur du transport dans le cadre du projet de développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie.

66. En 2011, la CEPALC a fait une étude sur les coûts logistiques et leurs effets sur le commerce et le développement économique en Bolivie. Elle fournit également un appui technique à l'Union des nations de l'Amérique du Sud pour l'élaboration d'un plan d'action stratégique portant sur la période 2012-2022.

67. Le PNUD continue à fournir une assistance technique dans le domaine de l'évaluation des besoins des pays en développement sans littoral relevant de l'aide pour le commerce.

68. La CNUCED a consacré une section du *World Investment Report* de 2011 à l'analyse des tendances récentes en matière d'investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral; elle a contribué à ce que les préoccupations des pays en développement sans littoral soient prises en compte dans les textes issus de la treizième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et a fourni une assistance technique et une aide au renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.

69. En 2011 et en 2012, la Banque mondiale a octroyé des prêts pour financer des projets visant à réformer les systèmes douaniers, développer l'infrastructure ou régler des difficultés liées à l'enclavement dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit. Les projets en cours visent notamment à aider le Gouvernement de la République de Moldova à améliorer les transports et la logistique et à faciliter les transports et le transit dans les pays de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale, moyennant l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires, la promotion des investissements pour le transit et le transport, et le renforcement des institutions et des capacités dans les secteurs des douanes et des transports.

70. En coopération avec d'autres organisations internationales, le secrétariat de l'OMC a continué de fournir une assistance technique aux membres et observateurs

de l'OMC qui en faisaient la demande pour les aider à recenser leurs besoins et priorités en matière de facilitation du commerce. L'OMC continue à plaider en faveur de la mobilisation de fonds destinés à l'aide pour le commerce, à mettre en évidence les besoins de ses membres et observateurs et à faire connaître les réalisations concrètes dans ce domaine.

71. En 2011, le Centre du commerce international (ITC) a fait des enquêtes auprès d'entreprises du Kazakhstan, du Malawi, du Paraguay et du Rwanda sur les obstacles au commerce résultant de mesures non tarifaires, et il a élaboré un rapport final sur les mesures non tarifaires au Burkina Faso. L'ITC collabore avec d'autres organisations pour réunir des données sur les réglementations officielles et les partage au moyen de l'application market access map, récemment modifiée, qui regroupe des informations relatives aux mesures tarifaires et non tarifaires. L'ITC a aussi organisé des programmes de renforcement des capacités d'utilisation des données relatives au commerce et à l'accès aux marchés aux fins de la recherche et de l'analyse des possibilités d'exportation et de l'évaluation des résultats des échanges commerciaux d'un pays.

72. L'Organisation mondiale des douanes a continué de fournir une assistance technique pour la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce; elle a mis au point des outils de facilitation du commerce et mené des activités de renforcement des capacités dans le domaine douanier. En 2011, elle a organisé des ateliers de renforcement des capacités et des missions visant à simplifier les procédures douanières et à faciliter le commerce, dont ont bénéficié des pays en développement sans littoral d'Afrique, d'Asie et d'Europe.

73. En 2011, en collaboration avec ses partenaires, l'OSCE a mené pour les pays en développement sans littoral d'Asie centrale des activités de renforcement des capacités telles que des ateliers sous-régionaux sur le Cadre de normes SAFE visant à sécuriser et faciliter le commerce mondial et sur la gestion des risques dans l'administration des douanes. Elle a aussi organisé une table ronde sur la sécurité des transports intérieurs.

74. L'Union internationale des transports routiers a apporté son aide aux pays en développement sans littoral eurasiens en vue de leur adhésion aux accords et conventions relatifs au commerce et au transport. Elle a organisé plusieurs conférences internationales, dont l'une à Tbilissi, en 2011, sur le développement des transports routiers internationaux et la simplification des formalités aux frontières, et l'autre à Achgabat, en 2012, sur le développement des transports et du transit en Asie centrale et la région de la mer caspienne. Actuellement, elle met en place un système électronique de demande d'adhésion à la Convention douanière relative au transport de marchandises sur le couvert de carnets TIR. En coopération avec l'OMD, elle a mis au point dans différentes langues, à l'intention des douaniers, un programme de formation sur les carnets TIR.

75. Le secrétariat de la Communauté de développement de l'Afrique australe a fourni une assistance aux États membres de la Communauté dans les domaines du développement des couloirs et de la facilitation du commerce et des transports. Il a prêté son concours à l'élaboration d'instruments juridiques pour la gouvernance conjointe de couloirs, mis au point des cadres institutionnels pour la gestion conjointe et coordonnée de groupes de couloirs de transport, et apporté son soutien au développement de l'infrastructure de transport et de l'infrastructure logistique indispensables au fonctionnement des couloirs.

76. L'Organisation de coopération économique a appuyé la construction de voies de transport ferroviaire et routier telles que la ligne ferroviaire reliant le Kazakhstan, le Turkménistan et l'Iran et le couloir routier reliant l'Iran l'Afghanistan, le Tadjikistan et le Kirghizistan. En collaboration avec l'Union internationale des transports routiers, elle a lancé un projet sur le contrôle régulier des camions, dans le but de promouvoir et faciliter le commerce et les transports internationaux routiers dans les pays membres.

## **VI. Préparatifs de l'examen décennal du Programme d'action d'Almaty**

77. Dans sa résolution 66/214, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2014, conformément au paragraphe 49 du Programme d'action d'Almaty et au paragraphe 32 de sa résolution 63/2, relative au document issu de l'examen à mi-parcours, une conférence consacrée à l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action, précédée par des préparatifs régionaux, mondiaux et thématiques.

78. L'Assemblée générale a désigné le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement comme coordonnateur des travaux préparatoires à l'échelle du système et a invité d'autres entités des Nations Unies, notamment la CNUCED, le PNUD et les commissions régionales, ainsi que les organisations internationales et régionales intéressées, à fournir l'appui nécessaire aux travaux préparatoires ainsi qu'à la conférence d'examen elle-même et à y contribuer activement, dans le cadre de leurs mandats respectifs.

79. En application de la résolution 66/214, 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 élaboré un document de réflexion et une feuille de route indiquant les préparatifs prévus aux échelons intergouvernemental, régional et sous-régional et visant à ce que toutes les parties prenantes participent activement aux préparatifs depuis le début.

80. Le document de réflexion et la feuille de route ont été présentés à la réunion du groupe consultatif interorganisations convoquée par le Bureau du Haut Représentant en février 2012, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, qui a donné le coup d'envoi des préparatifs de la conférence. De hauts responsables de plus de 30 organismes des Nations Unies et organisations internationales ont participé à cette réunion et se sont concertés sur les principes, le fond et l'organisation de la conférence, sur leurs contributions respectives aux préparatifs et sur l'organisation des manifestations qui précéderaient la conférence. Ils ont souligné que des difficultés et des possibilités nouvelles étaient apparues depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty et ont insisté pour qu'il en soit tenu compte lors de l'examen décennal. Il s'agissait notamment de la dépendance croissante à l'égard des produits de base tirés des ressources naturelles, la hausse des prix des aliments et de l'énergie, les changements climatiques, la dégradation des terres et la désertification, la vulnérabilité aux chocs extérieurs, la multiplication des mesures d'austérité et l'importance croissante de l'industrie des services et de la coopération Sud-Sud.

81. La première réunion thématique, intitulée « Réunion thématique mondiale de haut niveau sur le commerce international, la facilitation du commerce et l'aide pour le commerce », sera accueillie par le Gouvernement de la République du Kazakhstan à Almaty, les 13 et 14 septembre 2012. Elle marquera le début des préparatifs de fond de l'examen décennal et sera l'occasion d'évaluer de manière approfondie les progrès accomplis au regard de la troisième priorité arrêtée dans le Programme d'action Almaty, d'examiner les principaux résultats obtenus et difficultés rencontrées et de dresser l'inventaire des possibilités. Elle sera précédée par la quatrième Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral, qui se tiendra à Almaty le 12 septembre 2012.

82. Le Bureau du Haut Représentant et les commissions régionales ont commencé à se concerter sur les préparatifs et l'organisation des examens régionaux devant avoir lieu en Afrique, en Europe, en Asie et en Amérique latine. Le Groupe des pays en développement sans littoral et son bureau de coordination ont été informés des préparatifs de la conférence et, en coopération avec le Bureau du Haut Représentant, le Président du Groupe procède à des consultations en vue de trouver un pays prêt à accueillir la conférence.

## **VII. Conclusions et recommandations**

83. **Le coût élevé des échanges internationaux représente un obstacle sérieux au commerce et au développement socioéconomique des pays en développement sans littoral. Depuis 2003, il augmente pour ces pays, dont l'économie demeure très vulnérable aux chocs extérieurs, en raison de la faible diversité de leurs exportations, du caractère limité de leurs capacités de production, du manque de compétitivité de leurs exportations et de l'importance des frais de transport et de transit. L'augmentation des prix des denrées alimentaires et de l'énergie, les changements climatiques, la désertification et la dégradation des terres entraînent également des difficultés.**

84. **La communauté internationale devrait soutenir les pays en développement sans littoral en leur apportant en temps utile un appui financier plus important et durable afin de les aider à s'approcher plus vite des objectifs du Millénaire pour le développement.**

85. **La communauté internationale devrait fournir une assistance financière et technique, ainsi qu'une aide au renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de faire face aux difficultés résultant des changements climatiques, de la dégradation des terres et de la désertification, notamment en élaborant à titre prioritaire des stratégies d'adaptation efficaces.**

86. **Des mesures supplémentaires s'imposent pour réduire les frais de transport et le coût des transactions commerciales pour les pays en développement sans littoral. La communauté internationale devrait aider les pays en développement sans littoral et de transit à établir des systèmes de transit efficaces, en apportant un appui financier accru aux projets se rapportant aux transports de transit, à l'énergie, à l'infrastructure informatique et télématique et à la facilitation du commerce.**

87. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient coopérer plus efficacement en élaborant des politiques harmonisées et en finançant en priorité l'entretien et la remise en état de l'infrastructure de transport de transit. Les initiatives qui ont démontré leur efficacité devraient être reproduites et intégralement financées.

88. Les pays en développement sans littoral et de transit sont invités à ratifier et à appliquer effectivement les conventions et les accords internationaux ainsi que les accords régionaux et sous-régionaux sur les transports et la facilitation du commerce. La communauté internationale, et notamment les organisations internationales concernées, devrait fournir une assistance technique et un appui au renforcement des capacités pour aider les pays en développement sans littoral à adhérer aux conventions internationales et à participer effectivement au commerce international.

89. Avec l'appui de leurs partenaires de développement, les pays en développement sans littoral devraient réformer stratégiquement leurs économies et développer leurs capacités de production afin de devenir plus compétitifs et plus résistants aux chocs extérieurs. Dans ce contexte, la communauté internationale devrait favoriser les investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral et accroître les transferts de technologies, tandis que les pays en développement sans littoral devraient instaurer des conditions favorables à l'investissement étranger direct et à l'investissement privé.

90. La CEA, l'Union africaine, la Banque mondiale, la BAfD 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 sont invités à poursuivre leurs efforts visant à aider les pays concernés à élaborer et conclure un accord intergouvernemental sur le réseau de routes transafricaines.

91. Les négociations sur la facilitation du commerce menées dans le cadre de l'OMC représentent un enjeu capital pour les pays en développement sans littoral, et il importe que l'accord sur la facilitation du commerce résultant du Cycle de Doha se traduise par une baisse du coût des transactions pour ces pays, moyennant notamment une réduction du temps de transport et l'élimination de certains des aléas du commerce transfrontalier.

92. L'adhésion des pays en développement sans littoral à l'OMC à des conditions qui favorisent leur développement devrait être garantie par la fourniture d'une assistance technique ciblée à tous les stades de la procédure.

93. Les pays développés sont invités à ouvrir davantage leurs marchés aux marchandises exportées par les pays en développement sans littoral afin d'aider à compenser les coûts de transaction élevés imputables à une situation géographique désavantageuse.

94. La communauté internationale devrait renforcer son soutien à l'initiative Aide pour le commerce afin d'aider les pays en développement sans littoral à renforcer stratégiquement leurs capacités de production, développer leur infrastructure, et devenir plus compétitifs sur les marchés mondiaux.

95. Les pays en développement sans littoral qui n'ont pas encore adhéré à l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international

sur les pays en développement sans littoral sont invités à le faire dès que possible.

96. La conférence d'examen décennal du Programme d'action d'Almaty, programmée pour 2014, sera l'occasion de procéder à un examen complet de l'application du Programme et de mettre au point un programme de développement qui permette aux pays en développement sans littoral de s'intégrer dans le système commercial mondial et de se rapprocher des objectifs de développement convenus au niveau international, en particulier les objectifs du Millénaire pour le développement, au cours des 10 prochaines années. Les textes issus de la conférence d'examen aideront les pays en développement sans littoral à réduire le coût des échanges commerciaux, à renforcer leurs capacités de production, à diversifier leurs exportations, à créer une économie viable et durable et à devenir plus résistants aux chocs internes et externes. La communauté internationale doit accorder une importance particulière aux préparatifs et veiller à ce que les pays en développement sans littoral participent activement à la conférence. Les organismes des Nations Unis sont prêts à fournir l'appui nécessaire au succès de cette conférence.

97. Les pays donateurs et les institutions financières internationales et les organismes internationaux de développement sont engagés à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale que le Secrétaire général a créé pour faciliter l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty ainsi que son suivi.

## Annexe

Tableau 1  
Produit intérieur brut et taux de croissance, 2000-2010

	<i>PIB exprimé en prix constants de 2005 (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>PIB par habitant (dollars É.-U. constants de 2005)</i>	<i>Taux de croissance annuel moyen du PIB (pourcentage)</i>		
	2000	2009	2010	2010	2000	2009	2010
Afghanistan	3 068	9 092	9 840	286	-3,5	0,6	7,9
Arménie	2 754	5 793	5 915	1 913	8,5	-15,3	2,1
Azerbaïdjan	7 040	26 946	28 283	3 126	7,4	8,8	4,8
Bhoutan	560	1 153	1 230	1 695	6,3	6,5	6,5
Bolivie	8 201	11 480	11 954	1 204	3,3	3,3	4,0
Botswana	7 937	11 050	11 845	5 902	2,8	-5,1	6,9
Burkina Faso	4 012	6 638	7 023	426	5,4	3,2	5,6
Burundi	1 006	1 351	1 404	167	0,8	3,3	3,8
Éthiopie	8 994	18 292	20 566	248	2,2	8,4	11,7
Ex-République yougoslave de Macédoine	5 539	6 941	7 062	3 427	1,2	-0,9	1,7
Kazakhstan	34 877	71 773	76 805	4 707	10,1	1,2	6,8
Kirghizistan	2 043	3 071	3 029	565	4,1	2,8	-1,4
Lesotho	1 178	1 599	1 638	754	3,4	3,0	2,4
Malawi	2 449	3 731	3 980	267	-1,1	8,6	6,5
Mali	4 026	6 605	6 899	449	8,9	4,4	4,4
Mongolie	1 843	3 247	3 454	1 253	5,5	-1,3	6,2
Népal	6 960	9 814	10 261	342	3,3	4,3	4,5
Niger	2 702	3 992	4 290	277	5,5	-0,9	7,2
Ouganda	7 296	13 391	13 729	411	5,9	4,3	2,5
Ouzbékistan	10 989	19 930	21 624	768	4,6	7,8	8,2
Paraguay	6 587	8 471	9 764	1 513	1,0	-3,9	14,2
République centrafricaine	1 381	1 560	1 611	366	1,0	1,8	3,3
République démocratique populaire lao	2 016	4 065	4 380	706	4,2	7,2	7,5
République de Moldova	2 122	3 270	3 497	982	6,0	-6,2	6,7
Rwanda	1 783	3 585	3 854	363	4,3	5,9	7,2
Swaziland	2 321	2 833	2 889	2 436	0,0	1,2	2,0
Tadjikistan	1 457	2 972	3 166	460	9,0	3,9	6,3
Tchad	2 944	5 928	6 228	555	4,5	0,3	4,9
Turkménistan	9 698	18 656	20 376	4 041	3,5	5,9	8,8
Zambie	5 759	9 234	9 890	765	4,9	5,9	6,9
Zimbabwe	7 749	5 928	6 462	514	-0,2	7,0	8,6
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>12 335</b>	<b>26 724</b>	<b>28 682</b>	<b>2 322</b>	<b>5,0</b>	<b>3,1</b>	<b>6,6</b>
<b>Pays en développement de transit</b>	<b>4 859 623</b>	<b>8 634 221</b>	<b>8 995 432</b>	<b>4 888</b>	<b>4,5</b>	<b>4,4</b>	<b>7,0</b>

Source : Division de statistique.

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

	<i>Versements nets d'aide publique au développement exprimés en prix constants de 2009 (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio aide publique au développement/revenu national brut (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications exprimée en prix courants (millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Versements au titre de l'aide pour le commerce exprimés en prix constants (millions de dollars É.-U.)</i>	
	2000	2005	2010	2010	2003	2010	2007	2010
Afghanistan	220	3 149	6 445	49,9	94	790	984	1 769
Arménie	299	195	398	5,3	14	20	85	177
Azerbaïdjan	195	250	182	0,7	3	16	87	92
Bhoutan	83	105	138	11,0	11	18	29	44
Bolivie (État plurinational de)	724	748	809	4,2	27	84	136	246
Botswana	46	56	166	2,8	0	8	15	13
Burkina Faso	333	811	1 085	14,1	46	57	283	226
Burundi	150	420	627	42,1	3	53	102	98
Éthiopie	1 037	2 176	3 467	11,5	125	232	502	1 014
Ex-République yougoslave de Macédoine	401	265	155	2,0	0	1	46	60
Kazakhstan	235	261	187	0,4	59	3	108	55
Kirghizistan	296	308	327	5,9	9	7	54	60
Lesotho	60	76	253	4,9	18	12	18	21
Malawi	642	639	995	18,2	32	31	43	36
Mali	465	821	1 086	12,4	50	50	117	132
Mongolie	280	246	335	8,4	33	32	317	236
Népal	546	478	929	6,0	40	55	44	58
Niger	327	606	727	9,1	22	60	65	190
Ouganda	1 296	1 352	1 663	12,6	31	101	426	426
Ouzbékistan	230	194	225	1,9	1	51	26	84
Paraguay	104	58	163	1,1	2	26	117	191
République centrafricaine	111	103	261	13,0	3	16	30	28
République démocratique populaire lao	383	346	447	6,7	55	29	138	113
République de Moldova	178	196	447	5,3	1	40	101	157
Rwanda	496	649	989	18,3	9	31	26	88
Swaziland	19	55	87	3,1	2	0	93	243
Tadjikistan	181	287	518	9,1	0	27	10	15
Tchad	208	441	487	10,0	29	39	32	67

	<i>Versements nets d'aide publique au développement exprimés en prix constants de 2009 (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio aide publique au développement/revenu national brut (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications exprimée en prix courants (millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Versements au titre de l'aide pour le commerce exprimés en prix constants (millions de dollars É.-U.)</i>	
	2000	2005	2010	2010	2003	2010	2007	2010
Turkménistan	46	35	38	0,5	0	1	1	3
Zambie	1 209	1 320	901	12,1	55	26	108	92
Zimbabwe	251	418	740	16,3	1	0	19	50
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>11 051</b>	<b>17 061</b>	<b>25 277</b>		<b>775</b>	<b>1 915</b>	<b>4 162</b>	<b>6 083</b>

Source : Organisation de coopération et de développement économiques.

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 et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale**

	<i>Dette extérieure (pourcentage du revenu national brut)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu à l'étranger)</i>			<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (millions de dollars É.-U.)</i>
	2003	2009	2010	2003	2009	2010	2011	2011
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	654	20
Arménie	64,2	56,1	64,8	10,9	20,6	33,4	..	..
Azerbaïdjan	25,1	11,3	14,9	7,0	1,5	1,4	..	..
Bhoutan	82,4	61,2	63,3	5,1	14,1	..	..	..
Bolivie (État plurinational de)	74,6	34,5	27,8	21,3	10,4	9,3	1 949	1 953
Botswana	6,9	14,1	11,6	1,3	1,0	1,5	..	..
Burkina Faso	40,5	22,7	23,3	11,9	3,7	..	812	764
Burundi	230,1	38,5	33,8	63,6	16,6	..	1 009	58
Éthiopie	85,9	15,8	24,1	7,2	3,0	..	2 735	1 862
Ex-République yougoslave de Macédoine	40,8	60,8	65,1	13,5	14,8	15,2	..	..
Kazakhstan	78,3	108,4	94,3	34,9	50,9	71,4	..	..
Kirghizistan	109,0	88,6	89,2	21,6	10,4	21,9	..	..
République démocratique populaire lao	114,1	92,3	79,0	21,8	14,8	..	..	..
Lesotho	58,5	31,1	28,4	8,1	2,5	1,9	..	..
Malawi	129,9	22,2	18,5	8,6	..	..	1 379	898
Mali	72,6	24,1	26,1	6,5	3,1	2,5	792	1 308
Mongolie	93,0	48,8	44,3	34,0	4,7	5,0	..	..
Népal	50,0	28,2	23,4	10,1	10,1	10,5	..	..
Niger	78,2	21,2	20,5	8,6	..	..	947	651
Ouganda	72,7	15,9	17,9	9,8	2,1	1,8	1 509	2 245
Ouzbékistan	49,1	20,1	19,0	..	..	..	..	..
Paraguay	58,2	28,6	25,3	12,3	5,9	4,6	..	..
République centrafricaine	92,5	20,0	19,2	..	..	..	675	435
République de Moldova	87,5	61,9	73,5	11,4	14,9	12,8	..	..
Rwanda	84,5	14,3	14,2	15,1	2,1	2,3	956	283
Swaziland	21,0	15,4	17,2	1,3	2,1	..	..	..
Tadjikistan	78,5	52,0	53,1	8,3	38,2	44,8	..	..
Tchad	67,0	28,5	25,7	6,0	..	..	241	..

	<i>Dette extérieure (pourcentage du revenu national brut)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu à l'étranger)</i>			<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (millions de dollars É.-U.)</i>
	2003	2009	2010	2003	2009	2010	2011	2011
Turkménistan	29,6	3,2	2,1	..	..	..	..	..
Zambie	160,5	26,6	25,8	43,5	3,7	1,9	3 672	1 962
Zimbabwe	80,5	89,0	71,8	..	..	..	..	..
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>67,8</b>	<b>46,9</b>	<b>43,3</b>	<b>19,3</b>	<b>20,1</b>	<b>30,6</b>	<b>17 330</b>	<b>12 439</b>

Source : Banque mondiale et Division de statistique.

Tableau 4  
**Commerce international de marchandises, exportations et importations**

	<i>Commerce de marchandises (millions de dollars É.-U.)</i>								
	<i>Exportations</i>			<i>Importations</i>			<i>Part des exportations mondiales (pourcentage)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>	
Afghanistan	144	403	388	2 101	3 336	5 154	0,00	0,00	
Arménie	670	684	1 011	1 237	3 175	3 782	0,01	0,01	
Azerbaïdjan	2 592	21 097	26 476	2 626	6 119	6 597	0,03	0,17	
Bhoutan	133	496	641	249	529	854	0,00	0,00	
Bolivie	1 651	5 297	6 179	1 684	4 409	5 366	0,02	0,04	
Botswana	2 810	3 456	4 693	2 449	4 728	5 657	0,04	0,03	
Burkina Faso	314	900	1 288	925	1 870	2 048	0,00	0,01	
Burundi	38	62	100	145	402	509	0,00	0,00	
Éthiopie	513	1 618	2 580	2 686	7 974	9 692	0,01	0,02	
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	2 692	3 292	2 306	5 043	5 462	0,02	0,02	
Kazakhstan	12 916	43 196	57 244	9 554	28 409	24 024	0,17	0,38	
Kirghizistan	582	1 673	1 760	717	2 974	3 223	0,01	0,01	
Lesotho	479	726	801	1 115	1 909	2 126	0,01	0,01	
Malawi	502	1 188	1 066	785	2 022	2 173	0,01	0,01	
Mali	1 007	1 715	1 996	1 271	2 431	2 781	0,01	0,01	
Mongolie	616	1 900	2 895	801	2 131	3 277	0,01	0,02	
Népal	653	886	834	1 802	4 384	5 128	0,01	0,01	
Niger	352	997	1 040	566	2 364	2 290	0,00	0,01	
Ouganda	532	2 327	2 164	1 375	4 247	4 664	0,01	0,01	
Ouzbékistan	3 189	10 735	11 857	2 662	9 023	8 384	0,04	0,08	
Paraguay	1 306	3 167	4 534	1 921	6 940	10 040	0,02	0,03	
République centrafricaine	127	124	139	119	271	341	0,00	0,00	
République démocratique populaire lao	335	1 005	1 746	462	1 414	2 060	0,00	0,01	
République de Moldova	790	1 288	1 582	1 402	3 278	3 855	0,01	0,01	
Rwanda	63	193	297	262	1 308	1 431	0,00	0,00	
Swaziland	1 655	1 471	1 552	1 457	1 623	1 703	0,02	0,01	
Tadjikistan	772	991	1 184	864	2 569	2 658	0,01	0,01	
Tchad	595	2 636	3 411	788	2 289	2 507	0,01	0,02	

	<i>Commerce de marchandises (millions de dollars É.-U.)</i>						<i>Part des exportations mondiales (pourcentage)</i>	
	<i>Exportations</i>			<i>Importations</i>			<i>2003</i>	<i>2010</i>
	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>		
Turkménistan	3 632	6 595	6 000	2 512	6 750	5 600	0,05	0,04
Zambie	980	4 312	7 200	1 574	3 793	5 321	0,01	0,05
Zimbabwe	1 670	2 269	2 500	1 710	2 900	3 700	0,02	0,02
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>42 986</b>	<b>126 097</b>	<b>158 454</b>	<b>50 127</b>	<b>130 614</b>	<b>142 407</b>	<b>0,57</b>	<b>1,05</b>
<b>Pays de transit</b>	<b>750 312</b>	<b>2 351 929</b>	<b>3 043 835</b>	<b>897 850</b>	<b>219 912</b>	<b>2 936 984</b>	<b>13,36</b>	<b>20,09</b>

*Source* : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Tableau 5  
Indicateurs du coût lié au fait d'être un pays sans littoral

	<i>Flux commerciaux d'un pays en développement sans littoral par rapport à ceux d'un pays côtier type (pourcentage)</i>			<i>Coûts de transport supplémentaires encourus par un pays en développement sans littoral par rapport à un pays côtier type</i>		
	2006	2008	2010	2006	2008	2010
Afghanistan	27	30		56	53	
Arménie	54	52	53	29	32	31
Azerbaïdjan	71	74	74	35	35	33
Bhoutan	73	70	68	30	33	32
Bolivie	60	57	58	39	41	42
Botswana	84	82	83	44	46	47
Burkina Faso	37	39	37	51	52	52
Burundi	40	43	44	39	42	41
Éthiopie	67	68	65	57	58	55
Ex-République yougoslave de Macédoine	52	54		18	18	
Kazakhstan	90	91	93	31	28	27
Kirghizistan	45	48	47	36	36	35
Lesotho	35	35	35	55	55	56
Malawi	37	40	40	47	48	50
Mali	33	34	33	61	64	66
Mongolie	47	44	44	37	35	37
Népal	36	35	36	36	38	40
Niger	33	33	31	57	59	57
Ouganda	37	35	38	46	47	46
Ouzbékistan	52	51	50	31	33	32
Paraguay	41	42	43	24	23	21
République centrafricaine	47	47	50	51	52	55
République démocratique populaire lao	38	38	39	36	38	37
République de Moldova	33	33	36	26	27	25
Rwanda	47	45	43	46	45	48
Swaziland	46	44	48	39	38	38
Tadjikistan	61	64	64	31	26	25
Tchad	47	43	46	59	54	59
Turkménistan	74	72	71	34	35	36

	<i>Flux commerciaux d'un pays en développement sans littoral par rapport à ceux d'un pays côtier type (pourcentage)</i>			<i>Coûts de transport supplémentaires encourus par un pays en développement sans littoral par rapport à un pays côtier type</i>		
	2006	2008	2010	2006	2008	2010
Zambie	51	48	50	47	48	49
Zimbabwe	42	42	41	53	51	54
<b>Moyenne des pays en développement sans littoral</b>	<b>59</b>	<b>60</b>	<b>61</b>	<b>44</b>	<b>44</b>	<b>45</b>

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 calculé les indicateurs à l'aide du modèle gravitaire. Des précisions sur la méthode de calcul peuvent être obtenues auprès du Bureau du Haut Représentant.

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>		
	<i>2000</i>	<i>2010</i>	<i>2000</i>	<i>2010</i>	
Afghanistan	0,1	0,4	0,0	37,8	3,7
Arménie	17,3	19,1	0,6	125,0	37,0
Azerbaïdjan	10,0	16,6	5,2	100,6	36,5
Bhoutan	2,5	3,6	0,0	54,3	13,6
Bolivie	6,1	8,5	7,0	72,3	20,0
Botswana	7,7	6,8	12,6	117,8	6,0
Burkina Faso	0,4	0,9	0,2	34,7	1,4
Burundi	0,3	0,4	0,3	13,7	2,1
Éthiopie	0,4	1,1	0,0	7,9	0,8
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,3	20,0	5,8	104,5	51,9
Kazakhstan	12,3	24,6	1,3	121,2	33,4
Kirghizistan	7,7	9,4	0,2	91,3	40,0
Lesotho	1,1	1,8	1,1	32,2	3,9
Malawi	0,4	1,1	0,4	20,4	2,3
Mali	0,3	0,7	0,1	47,7	2,7
Mongolie	4,9	7,0	6,4	91,1	12,9
Népal	1,1	2,8	0,0	30,7	6,8
Niger	0,2	0,5	0,0	24,5	0,8
Ouganda	0,3	1,0	0,5	38,4	12,5
Ouzbékistan	6,7	6,6	0,2	74,4	19,5
Paraguay	5,3	6,3	15,4	91,6	23,6
République centrafricaine	0,3	0,3	0,1	23,2	2,3
République démocratique populaire lao	0,8	1,7	0,2	64,6	7,0
République de Moldova	16,0	32,6	3,8	88,9	40,1
Rwanda	0,2	0,4	0,5	33,4	7,7
Swaziland	3,0	3,7	3,1	61,8	8,0
Tadjikistan	3,5	5,3	0,0	86,4	11,6
Tchad	0,1	0,5	0,1	23,3	1,7
Turkménistan	8,1	10,3	0,2	63,4	2,2
Zambie	0,8	0,7	1,0	38,3	6,8
Zimbabwe	2,0	3,0	2,1	59,7	11,5
<b>Moyenne des pays en développement sans littoral</b>	<b>2,7</b>	<b>3,9</b>	<b>1,0</b>	<b>43,2</b>	<b>8,9</b>

Source : Union internationale des télécommunications (voir [www.itu.int/ITU-D/ict/](http://www.itu.int/ITU-D/ict/)).

Tableau 7  
**Investissements étrangers directs**  
 (En millions de dollars courants des États-Unis)

	<i>Investissements étrangers directs</i>		
	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>
Afghanistan	0,2	185,0	75,7
Arménie	104,2	777,5	577,3
Azerbaïdjan	129,9	473,3	563,1
Bhoutan	0,0	14,7	11,7
Bolivie	736,4	423,0	622,0
Botswana	57,2	579,4	529,3
Burkina Faso	23,1	171,4	37,1
Burundi	11,7	9,9	14,1
Éthiopie	134,6	221,5	184,0
Ex-République yougoslave de Macédoine	215,1	201,4	293,2
Kazakhstan	1 282,5	13 771,4	9 961,0
Kirghizistan	-2,4	189,6	233,6
Lesotho	31,5	48,0	54,7
Malawi	39,6	60,4	140,0
Mali	82,4	109,1	147,6
Mongolie	53,7	623,6	1 691,4
Népal	-0,5	38,6	39,0
Niger	8,4	738,9	946,9
Ouganda	180,8	815,9	847,6
Ouzbékistan	74,7	711,0	822,0
Paraguay	104,1	208,7	418,7
République centrafricaine	0,8	42,3	72,0
République de Moldova	127,5	127,8	198,9
République démocratique populaire lao	33,9	318,6	350,0
Rwanda	8,1	118,7	42,3
Swaziland	105,8	65,7	92,7
Tadjikistan	23,5	15,8	44,8
Tchad	115,2	461,8	781,4
Turkménistan	131,0	3 867,0	2 083,0
Zambie	121,7	694,8	1 041,4
Zimbabwe	23,2	105,0	105,4
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>3 958,1</b>	<b>26 189,8</b>	<b>23 022,0</b>
<b>Pays de transit</b>	<b>106 770,0</b>	<b>243 265,0</b>	<b>279 630,0</b>

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

Tableau 8  
Indicateurs de développement social

	Pauvreté extrême : pourcentage de population vivant avec moins de 1,25 dollar par jour	Pourcentage de population sous-alimentée	Taux net de scolarisation en primaire	Couvert forestier (pourcentage)		Indice du développement humain		Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1 000 naissances vivantes)		Pourcentage de personnes vivant avec le VIH chez les 15-49 ans	
				2008	2009/10	2000	2010	2005	2011	2005	2010
Afghanistan	..	..	..	2,1	2,1	0,34	0,40	151	149		
Arménie	1,28 (2008)	21	71	10,7	9,2	0,69	0,72	26	20	0,1	0,1
Azerbaïdjan	0,43 (2008)	5	84	11,3	11,3		0,70	56	46	0	0,1
Bhoutan	10,22 (2007)	..	88	78,4	84,6		0,52	71	56	0,1	0,2
Bolivie (État plurinational de)	15,61 (2008)	27	95	55,5	52,8	0,65	0,66	67	54	0,2	0,2
Botswana	..	25	87	22,1	20,0	0,60	0,66	61	48	25,5	24,8
Burkina Faso	44,6 (2009)	8	60	22,8	20,6	0,30	0,33	184	176	1,5	1,2
Burundi	81,32 (2006)	62	99	7,7	6,7	0,27	0,32	154	142	4	3,3
Éthiopie	38,96 (2005)	41	81	13,7	12,3	0,31	0,36	122	106		
Ex-République yougoslave de Macédoine	0 (2009)	5	87	37,7	39,6	0,70	0,73	13	12		
Kazakhstan	0,11 (2009)	5	90	1,2	1,2	0,71	0,75	38	33	0,1	0,1
Kirghizistan	6,23 92009)	11	87	4,5	5,0	0,60	0,62	44	38	0,1	0,3
Lesotho	43,41 (2003)	14	73	1,4	1,4	0,42	0,45	121	85	23,6	23,6
Malawi	73,86 (2004)	27	97	37,8	34,3	0,35	0,40	128	92	12,1	11
Mali	50,43 (2010)	12	62	10,9	10,2	0,32	0,36	195	178	1,2	1
Mongolie	..	27	95	7,5	7,0	0,61	0,65	44	32	0	0
Népal	24,82 (2010)	17	..	27,2	25,4	0,42	0,46	65	50	0,4	0,4
Niger	43,62 (2008)	16	57	1,0	1,0	0,27	0,30	177	143	0,9	0,8
Ouganda	38,01 (2009)	22	91	19,4	15,0	0,40	0,45	120	99	6,4	6,5
Ouzbékistan	..	11	89	7,6	7,7	0,61	0,64	57	52	0	0,1
Paraguay	7,16 (2010)	10	85	48,7	44,3	0,64	0,67	29	25	0,3	0,3
République centrafricaine	62,83 (2008)	40	71	36,8	36,3	0,31	0,34	168	159	6,6	4,7
République démocratique populaire lao	33,88 (2008)	22	82	71,6	68,2	0,48	0,52	69	54	0,1	0,2
République de Moldova	0,39 (2010)	5	88	9,9	11,7	0,63	0,65	22	19	0,4	0,4
Rwanda	63,17 (2011)	32	99	13,9	17,6	0,38	0,43	128	91	3,1	2,9
Swaziland	40,63 (2010)	19	86	30,1	32,7	0,49	0,52	116	78	25,6	25,9
Tadjikistan	6,56 (2009)	26	97	2,9	2,9	0,58	0,61	76	63	0,1	0,2
Tchad	61,94 (2003)	39	..	9,8	9,2	0,31	0,33	181	173	3,5	3,4

	<i>Pauvreté extrême : pourcentage de population vivant avec moins de 1,25 dollar par jour</i>	<i>Pourcentage de population sous-alimentée</i>	<i>Taux net de scolarisation en primaire</i>	<i>Couvert forestier (pourcentage)</i>		<i>Indice du développement humain</i>		<i>Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1 000 naissances vivantes)</i>		<i>Pourcentage de personnes vivant avec le VIH chez les 15-49 ans</i>	
		2008	2009/10	2000	2010	2005	2011	2005	2010	2005	2009
Turkménistan	..	7	..	8,8	8,8	0,65	0,69	64	56		
Zambie	68,51 (2006)	44	91	68,8	66,5	0,39	0,43	138	111	13,9	13,5
Zimbabwe	..	30	..	48,8	40,4	0,35	0,38	100	80	18,4	14,3
<b>Pays en développement sans littoral</b>	..	<b>25</b>	<b>83</b>	<b>18,0</b>	<b>17,0</b>	<b>0,42</b>	<b>0,46</b>	<b>110</b>	<b>97</b>	<b>4</b>	<b>3,66</b>

*Source* : Banque mondiale, Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture et Division de statistique.

*Note* : Taux net de scolarisation en primaire de 2007 pour la Bolivie (État plurinational de) et le Botswana et de 2008 pour la République démocratique populaire lao.