



Assemblée générale

Distr. générale
17 juillet 2013
Français
Original : anglais

Soixante-huitième session

Point 22 b) de l'ordre du jour provisoire*

Groupes de pays en situation particulière :

Conférence consacrée à l'examen décennal complet
de l'application du Programme d'action d'Almaty

Mise en œuvre 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 [67/222](#) de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci priait le Secrétaire général de lui soumettre, à sa soixante-huitième session, un rapport sur la mise en œuvre 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, ainsi que sur les progrès accomplis dans les préparatifs de la Conférence d'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty.

* [A/68/50](#).



I. Introduction

1. Face à la nécessité croissante de traiter les problèmes de développement propres aux 31 pays en développement sans littoral, 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, ainsi que sur l'état d'avancement des préparatifs de la Conférence d'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty, qui aura lieu en 2014. Le rapport se termine par des recommandations pratiques et comporte une annexe statistique.

II. Aperçu des problèmes de développement propres aux pays en développement sans littoral et évolution récente de leur situation économique et sociale

2. L'absence d'accès direct à la mer, l'isolement et l'éloignement des grands marchés internationaux rendent les pays en développement sans littoral fortement dépendants des pays de transit pour leurs échanges par voie maritime. L'obligation de passer plus souvent les frontières, la lenteur des procédures de transit, l'inefficacité des systèmes logistiques, la faiblesse des institutions et la mauvaise qualité des infrastructures sont autant de problèmes qui accroissent de façon significative le coût global des services de transport et autres frais liés aux transactions commerciales. Ces coûts élevés ont pour effet de restreindre sensiblement le commerce et ont une incidence négative directe sur la croissance économique des pays concernés et, partant, sur leur capacité à promouvoir le développement social et la protection de l'environnement.

3. L'absence de littoral fait obstacle à une participation pleine et entière au commerce international et gomme l'essentiel de l'avantage comparatif. Dans une récente étude, 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 eu recours à des techniques économétriques pour estimer de manière empirique le coût total du développement, y compris sur le plan économique et social, des pays sans littoral. Il est ainsi apparu que le niveau de développement des pays en développement sans littoral était, du fait de leur enclavement, 20 % inférieur en moyenne à ce qu'il serait s'ils disposaient d'un littoral. En 2010, le volume des échanges des pays en développement sans littoral représentait à peine 61 % de celui des pays côtiers, tandis que leurs coûts de transport étaient supérieurs de 45 % à ceux des économies côtières de référence. Dans sa publication « Doing Business 2013 : Des réglementations intelligentes pour les petites et moyennes entreprises », la Banque mondiale a estimé que les coûts d'importation et d'exportation de base des pays en développement sans littoral atteignaient quasiment le double de ceux supportés par leurs pays de transit voisins. Les pays en développement sans littoral ont dépensé, en moyenne, 3 040 dollars pour exporter un conteneur standard, alors que les pays de transit n'ont dû déboursier que 1 268 dollars. De même, il leur en a coûté 3 643 dollars pour importer le même conteneur de marchandises contre 1 567 dollars pour leurs voisins côtiers (voir tableau 2).

4. Les problèmes géographiques que connaissent les pays en développement sans littoral se trouvent par ailleurs exacerbés par de nouveaux défis, notamment les chocs extérieurs. Lorsque la forte récession a atteint son paroxysme en 2009, le taux de croissance du produit intérieur brut de ces pays a chuté à 3,6 % – soit nettement en-deçà de la moyenne, de 6,1 %, observée sur la décennie. En 2010, la production a enregistré un net rebond pour passer à 6,7 %, avant de ralentir à nouveau et s'établir à 6 % en 2011. Les économistes prévoyaient la poursuite du ralentissement de la production, avec un taux de croissance annoncé à 4,9 % pour 2012 selon les projections. Si le produit intérieur brut réel par habitant a légèrement augmenté, passant de 1 347 dollars en 2010 à 1 464 dollars en 2012 (chiffres estimatifs), le rythme de la croissance a marqué le pas pour la troisième année consécutive. Près des deux tiers des pays en développement sans littoral ont un produit intérieur brut par personne inférieur à 1 000 dollars.

5. Le ralentissement de la croissance du produit intérieur brut en 2012 s'explique par les effets conjugués de la crise persistante de la dette souveraine dans la zone euro, de la double récession qui a frappé les grandes puissances économiques, et d'une demande mondiale anémique de matières premières, notamment aux États-Unis d'Amérique, au Japon et en Europe. Les nouveaux défis, associés à l'aggravation des crises actuelles et notamment au retard mis à résoudre les principaux problèmes, risquent de se traduire par une dégradation de l'état des finances publiques et de la situation financière des banques commerciales, y compris dans les pays en développement sans littoral. Si, dans ces pays, le produit intérieur brut devrait continuer à croître, il est peu probable qu'il retrouve dans un proche avenir le rythme qui était le sien avant la crise, en 2008.

6. L'apport total de valeur ajoutée que représentent l'agriculture, l'industrie et les exportations de biens et services continue de baisser. S'agissant de l'agriculture, par exemple, elle créait 22,8 % de valeur ajoutée en 2001; ce pourcentage a été ramené à 18,2 % en 2011. La valorisation du secteur manufacturier – indicateur de base du niveau d'industrialisation –, exprimée en pourcentage du produit intérieur brut annuel des pays en développement sans littoral, a chuté de 36 points, passant de 18,1 % en 1992 – où elle était à son maximum – à 11,5 % en 2011. En raison de leur handicap géographique, l'effondrement de ce secteur a été plus rude pour les pays en développement sans littoral que pour les pays en développement de transit, où le tassement n'a été que de 7,5 % au cours de la même période. Outre qu'elle ralentit la diversification économique, la désindustrialisation compromet la capacité productive et donne un coup d'arrêt aux mutations structurelles, isolant davantage encore les pays en développement sans littoral. Elle empêche également ces pays de participer de manière effective et utile aux chaînes de valeur mondiale et au commerce international.

7. Ce groupe de pays reste aux prises avec d'importantes fluctuations en termes d'inflation globale. Après avoir rapidement grimpé de 5,9 % en 2010 à 10 % en 2011, celle-ci a vu sa progression revenir à une moyenne plus modérée, estimée à 7,3 % en 2012. Elle n'en demeure pas moins à deux chiffres dans six pays: le Burundi, l'Éthiopie, le Malawi, la Mongolie, l'Ouganda et l'Ouzbékistan. Les causes profondes du phénomène résident notamment dans le renchérissement des prix des denrées alimentaires, dû aux mauvaises récoltes de céréales, la hausse des prix des services, ainsi que les retombées des politiques budgétaires expansionnistes d'autres pays.

8. Bien que les pays en développement sans littoral progressent sur la voie des objectifs du Millénaire pour le développement, il apparaît de plus en plus clairement qu'ils ne réaliseront pas nombre d'entre eux d'ici 2015. Parmi les réussites figurent les interventions visant à accroître les taux de survie des enfants dans les pays en développement sans littoral. Dans ce groupe de pays, la mortalité des enfants de moins de cinq ans a considérablement diminué : du taux – élevé – de 121,5 pour 1 000 naissances vivantes en 2000, elle a été ramenée à 80,9 pour 1000 naissances vivantes en 2011. Des défis de taille subsistent cependant car, dans 15 pays, le taux de mortalité reste supérieur à 150 pour 1 000 naissances vivantes.

9. La proportion de femmes dans les parlements, qui reflète leur degré d'autonomisation, est passée de 8,4 % en 2000 à 20,2 % en 2012. Les progrès accomplis pour réduire l'écart entre les sexes dans l'enseignement ont été modestes; le ratio femmes-hommes ayant au minimum suivi des études dans l'enseignement secondaire, qui était de 0,6 en 1990, a atteint 0,7 en 2010. Pour ce qui concerne la participation à la main-d'œuvre, le ratio femmes-homme ne s'est cependant guère amélioré. Dans les pays qui disposent de données en la matière, on estime qu'il stagne à 0,8 depuis 2000.

10. Tout en prenant appui sur les objectifs du Millénaire pour le développement et en concentrant les efforts sur la réduction de la pauvreté et le bien-être des populations, il est important de veiller à ce que les besoins des pays en développement sans littoral soient solidement ancrés dans le nouveau programme de développement. Dans le cadre des discussions sur le développement pour l'après 2015, l'accent devrait être mis sur un développement durable qui puisse créer suffisamment d'emplois décents et tienne compte des problèmes sociaux et humains, notamment les inégalités géographiques et de sexe. De plus, le nouveau programme de développement devrait soutenir les mutations structurelles, renforcer les capacités de résistance et atténuer les effets du changement climatique, de la dégradation des sols, de la désertification et autres catastrophes naturelles.

III. Bilan de la mise en œuvre des priorités du programme d'action d'Almaty

A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

11. Il ressort des diverses études que les coûts des transactions commerciales sont pour une bonne part liés aux infrastructures non matérielles – formalités de passage des frontières, politiques, lois, procédures de transit, logistique et dispositifs réglementaires. L'Union internationale des transports routiers (IRU) a ainsi démontré dans une étude analytique couvrant l'Europe et l'Asie que, si les expéditions routières étaient techniquement faisables et commercialement viables, elles étaient considérablement freinées par l'absence de procédures et réglementations harmonisées aux frontières, par le grand nombre de points de contrôle, par la désuétude des points de passage aux frontières, par l'inadéquation des formalités et contrôles douaniers et par la lourdeur des procédures de visas pour les chauffeurs routiers. L'Union a estimé qu'environ 40 % du temps de transport était perdu à la frontière et que les « versements officieux » représentaient 38 % des coûts du transport dans la région.

12. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit doivent, afin de simplifier, d'harmoniser et d'uniformiser les opérations de transit, ratifier et mettre effectivement en œuvre les conventions et accords internationaux pertinents en matière de transport en transit et de passage des frontières. Ces instruments peuvent ainsi être d'une aide précieuse pour réduire le temps et les coûts de transit. Sur un total de plus de cinquante conventions des Nations Unies relatives au transport international et à la facilitation du commerce, sept sont spécifiquement consacrées au commerce de transit et au passage des frontières pour les pays en développement sans littoral. L'adhésion à ces conventions d'une importance capitale s'est faite lentement, comme le montre le tableau 1. Il faudrait encourager plus particulièrement les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à adhérer à ces instruments juridiques majeurs.

Tableau 1
**État des adhésions ou ratifications de certaines conventions
des Nations Unies par les pays en développement sans littoral
en janvier 2013**

<i>Convention</i>	<i>Nombre de pays en développement sans littoral</i>	<i>Nombre de pays de transit</i>
Convention sur la circulation routière (1968)	13	12
Convention sur la signalisation routière (1968)	8	9
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11	5
Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)	5	3
Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	6	3
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (1982)	11	3
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)	10	2

Source : www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

13. Un certain nombre d'accords sous-régionaux de facilitation des transports concernant les pays en développement sans littoral et de transit ont été récemment mis en place en Asie pour soutenir le commerce et l'intégration. La négociation des annexes à l'accord conclu entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération visant la facilitation des transports routiers internationaux s'est achevée en mars 2012. En 2013, l'accord intergouvernemental sur les ports secs a été adopté par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique dans sa résolution 69/7. Les pays africains progressent dans l'élaboration d'un accord intergouvernemental tendant à renforcer la route transafricaine; il devrait intervenir fin 2013.

14. Les accords bilatéraux restent l'outil prédominant pour faciliter le transport routier, même dans les zones de forte intégration régionale. Ils sont nécessaires pour donner effet à des dispositions locales telles que des procédures communes et les heures d'ouverture des postes frontières. Une récente étude de la Banque mondiale

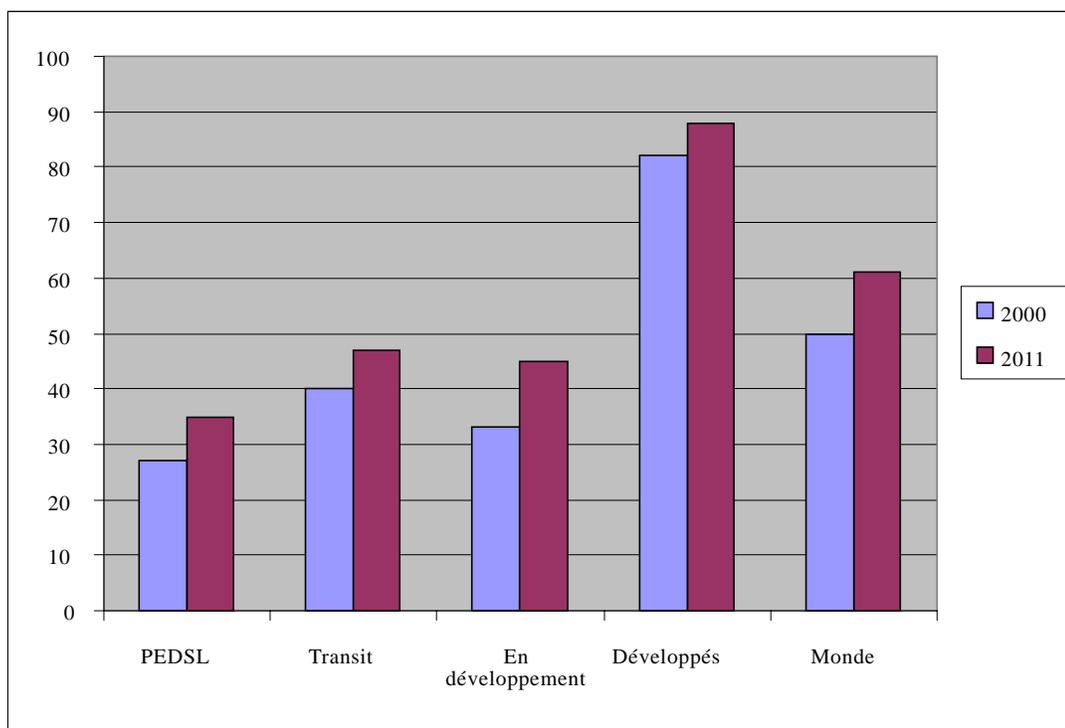
qui a passé en revue 70 accords bilatéraux sur le transport routier de marchandises a cependant conclu que des traités bilatéraux trop élaborés pouvaient s'avérer contreproductifs car ils introduisaient des rigidités dans leur mise en œuvre, s'écartaient des bonnes pratiques internationales ou risquaient de protéger des intérêts particuliers. Lorsque tel est le cas, les accords bilatéraux diminuent l'efficacité et accroissent le coût des services de transport routier international. L'étude de la Banque mondiale a suggéré d'aider les États membres à adopter une approche plus globale dans la formulation des accords bilatéraux.

15. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont de plus en plus souvent recours à des mesures qui diminuent considérablement les coûts de transaction et les temps de passage aux frontières, grâce à l'harmonisation des formalités, règles et documents douaniers. Elles se sont notamment traduites par la mise en place de déclarations électroniques modernes dans le système TIR, l'utilisation du système douanier automatisé, l'aménagement de postes-frontières uniques, l'instauration de l'assurance responsabilité civile automobile au tiers et la levée de barrages routiers. De nombreux pays en développement sans littoral se sont dotés de systèmes de guichets uniques ou envisagent de le faire; c'est notamment le cas pour l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Burkina Faso, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la République démocratique populaire lao, la Mongolie, le Népal, le Paraguay, la République de Moldova, le Rwanda, le Tadjikistan, l'Ouganda, l'Ouzbékistan et la Zambie. Plusieurs pays ont obtenu des résultats économiques positifs suite au déploiement de ces dispositifs.

B. Développement et entretien des infrastructures

16. Dans les pays en développement sans littoral, la proportion de routes goudronnées s'est accrue depuis 2000 mais reste faible : elle n'est supérieure à 50 % que dans neuf de ces pays et représente 20 à 49 % dans huit autres. Par rapport à d'autres groupes de pays, les pays en développement sans littoral ont le plus faible pourcentage de routes goudronnées, devant les pays en développement de transit, comme le montre le graphique 1.

Graphique 1
Pourcentage de routes goudronnées



Source : base de données de la Division des statistiques des Nations Unies.

17. En Asie, le développement et la modernisation du réseau routier asiatique et du réseau ferroviaire transasiatique se poursuivent. Si quelque 30 % du réseau routier asiatique des pays en développement sans littoral ont été améliorés depuis 2004, 18 % des routes ne répondent pas aux normes minimales en la matière. Le réseau ferroviaire transasiatique compte plus de 117 000 kilomètres; il s'est quelque peu amélioré grâce à la réalisation de certains tronçons manquants. Toutefois, les principaux problèmes demeurent la construction des tronçons manquants, qui représentent 9 % du réseau, et l'harmonisation de diverses normes touchant à l'infrastructure, notamment l'écartement des rails. D'après les estimations de la Banque asiatique de développement, 290 milliards de dollars seront nécessaires chaque année, entre 2010 et 2020, pour combler les lacunes en matière d'infrastructure des transports en Asie.

18. En Afrique, la route transafricaine, avec ses neuf corridors d'une longueur totale de 54 120 kilomètres, s'est grandement améliorée. Elle souffre toutefois de l'absence de plusieurs tronçons et du mauvais entretien de certaines portions clés. Un réseau routier régional de 100 000 kilomètres serait nécessaire pour assurer une réelle connectivité. Le réseau ferroviaire, long de 74 775 kilomètres et concentré dans le Nord et le Sud du continent, est particulièrement peu dense et soumis à diverses normes techniques. De nouveaux projets de développement du réseau ferroviaire imaginés dans le cadre de l'Union africaine des chemins de fer, qui prônent la construction de voies ferrées à écartement normal, sont en cours.

19. Selon les estimations du Programme de développement des infrastructures en Afrique, il faudrait environ 24,4 milliards de dollars pour financer les projets d'infrastructures routières et ferroviaires qui pourraient être mis en œuvre au titre du plan d'action prioritaire 2012-2020. En 2010, la Banque mondiale a évalué à 93 milliards de dollars par an la somme nécessaire ces 10 prochaines années pour combler les lacunes en matière d'infrastructure (notamment dans le domaine des transports, de l'énergie, de l'eau et des technologies de l'information et des télécommunications) en Afrique.

20. En Amérique du Sud, le plan d'action stratégique 2012-2022 du Conseil pour l'infrastructure et la planification d'Amérique du Sud a pour objectif d'actualiser le portefeuille de projets en faveur de l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud. Sur 531 projets approuvés (dans le secteur des transports, de l'énergie et des communications), qui correspondent à un investissement de l'ordre de 116 milliards de dollars, 159 projets représentant 52 milliards de dollars sont en cours; 309 projets, d'une valeur de 53,7 milliards font l'objet d'une évaluation et 63 ont déjà été menés à bien. Le Conseil a également indiqué qu'il entendait mettre en place un réseau régional de fibre optique afin d'améliorer les communications et en diminuer les coûts.

21. Le développement du réseau routier et ferroviaire devrait être complété par l'étoffement simultané des infrastructures de soutien des bordures de routes et voies ferrées. Les infrastructures accessoires garantiront non seulement la sécurité des routes et voies ferrées, mais permettront aussi à des commerces et entreprises locaux de se déployer le long des réseaux routier et ferroviaire pour créer ainsi des corridors de développement. L'établissement de ports secs s'est poursuivi dans les pays en développement sans littoral de toutes les régions.

22. S'agissant du transport aérien, un essor du fret aérien a été observé dans certains pays en développement sans littoral, mais il a été entravé par la hausse des prix du carburant. La demande est également limitée par le coût, le fret aérien étant généralement quatre à cinq fois supérieur à celui du transport routier et douze à seize fois plus cher que le transport maritime. En outre, le secteur du transport aérien continue de rencontrer des difficultés dans la plupart des pays en développement sans littoral car il nécessite des ressources considérables pour les investissements, la modernisation et l'entretien des infrastructures. Ces problèmes cantonnent le recours au transport aérien aux marchandises qui ont une valeur importante ou qui sont sensibles au facteur temps, comme les documents, les produits pharmaceutiques, les vêtements de mode, les objets de consommation électroniques et les produits agricoles et piscicoles périssables.

23. Les pays en développement sans littoral ont enregistré de remarquables progrès pour ce qui concerne la téléphonie mobile et l'Internet, dont l'utilisation a respectivement augmenté de 15 et de 24 % entre 2010 et 2011 (voir annexe, tableau 6). Nonobstant cette récente percée, ce groupe de pays reste à la traîne des autres pays en développement en termes d'accès à l'Internet à haut débit, alors même que cette technologie peut contribuer de façon décisive à accroître la connectivité, renforcer la compétitivité des entreprises et à faciliter les échanges internationaux. L'amélioration des technologies de l'information et des communications dans les pays en développement sans littoral passe prioritairement par un meilleur accès aux réseaux de câbles sous-marins à fibre optique à grande capacité, qui permettront de proposer des services téléphoniques internationaux à bas prix et des accès Internet

plus rapides, ainsi que par la mise en place de réseaux à haut débit qui puissent relier les villes à l'intérieur d'un même pays, par delà les frontières, ainsi qu'avec les réseaux câblés précités.

24. Des infrastructures énergétiques fiables, modernes et d'un coût abordable sont essentielles pour réduire le temps de transit des cargaisons et renforcer la capacité productive des pays en développement sans littoral, dont le niveau d'électrification est très variable. Bien que des améliorations notables aient été constatées au cours de la dernière décennie, il reste beaucoup à faire pour satisfaire les besoins en infrastructures énergétiques de base de la plupart de ces pays. De plus, il apparaît, au vu des données les plus récentes, que les pays africains ont subi en moyenne 8,6 pannes d'électricité par mois en 2012. Ces coupures sont essentiellement dues à l'absence d'interconnexions régionales des réseaux électriques et aux pénuries d'électricité dans les pays touchés.

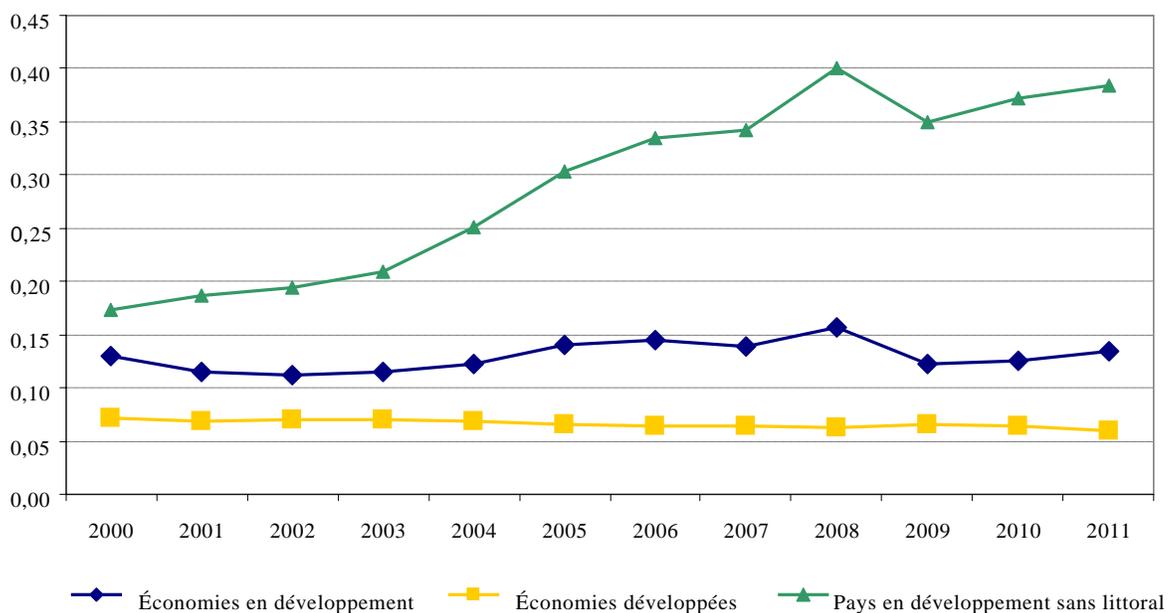
25. Le secteur public ne peut, à lui seul, combler le déficit de financement des infrastructures. Il faut, pour ce faire, développer la coopération sous-régionale et régionale en matière de projets d'infrastructure, doper les budgets nationaux et l'aide au développement international, et faire davantage intervenir le secteur privé. Il convient également d'envisager le recours à des mécanismes de financement innovants, notamment les partenariats entre le secteur public et le secteur privé, et l'émission d'obligations d'infrastructures et d'obligations de la diaspora. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient aussi songer à lancer des initiatives axées sur le partage d'infrastructures multisectorielles (par exemple pour les routes, l'électricité et les communications) afin de diminuer les besoins de financement.

C. Commerce international et facilitation des échanges

26. Après avoir brutalement chuté en 2009, les exportations de marchandises en provenance des pays en développement sans littoral ont augmenté de 31 % en 2010 et de 36 % en 2011, jusqu'à atteindre un niveau record de 224 milliards de dollars. Ce sont les exportateurs de combustibles et de minéraux qui, dans ces pays, ont engrangé les bénéfices les plus importants. Selon les estimations, la croissance des exportations se serait toutefois ralentie en 2012. Les importations des pays en développement sans littoral ont augmenté de 23 % en 2011. En dépit de l'amélioration des termes de l'échange dont ont bénéficié ces pays d'une manière générale depuis 2003, sept d'entre eux ont vu leur situation se détériorer.

27. Les pays en développement sans littoral demeurent les parents pauvres du commerce mondial, bien que leur part dans les exportations mondiales ait doublé entre 2003 et 2011 pour atteindre 1,2 %. Le problème auquel ces pays doivent faire face tient au fait que plus de la moitié de leurs exportations proviennent de deux États seulement. Comme le montre la structure de leurs exportations, les pays en développement sans littoral restent tributaires d'un nombre restreint de produits qu'ils exportent – à savoir essentiellement des matières premières agricoles et des produits miniers –, les taux croissants de concentration des exportations en sont la preuve (voir graphique II). Ainsi, les matières premières constituent, à elles seules, plus de 80 % des exportations de dix pays en développement sans littoral africains. En 2011, trois produits d'exportation seulement ont représenté plus de 70 % des exportations de ces pays (voir graphique III).

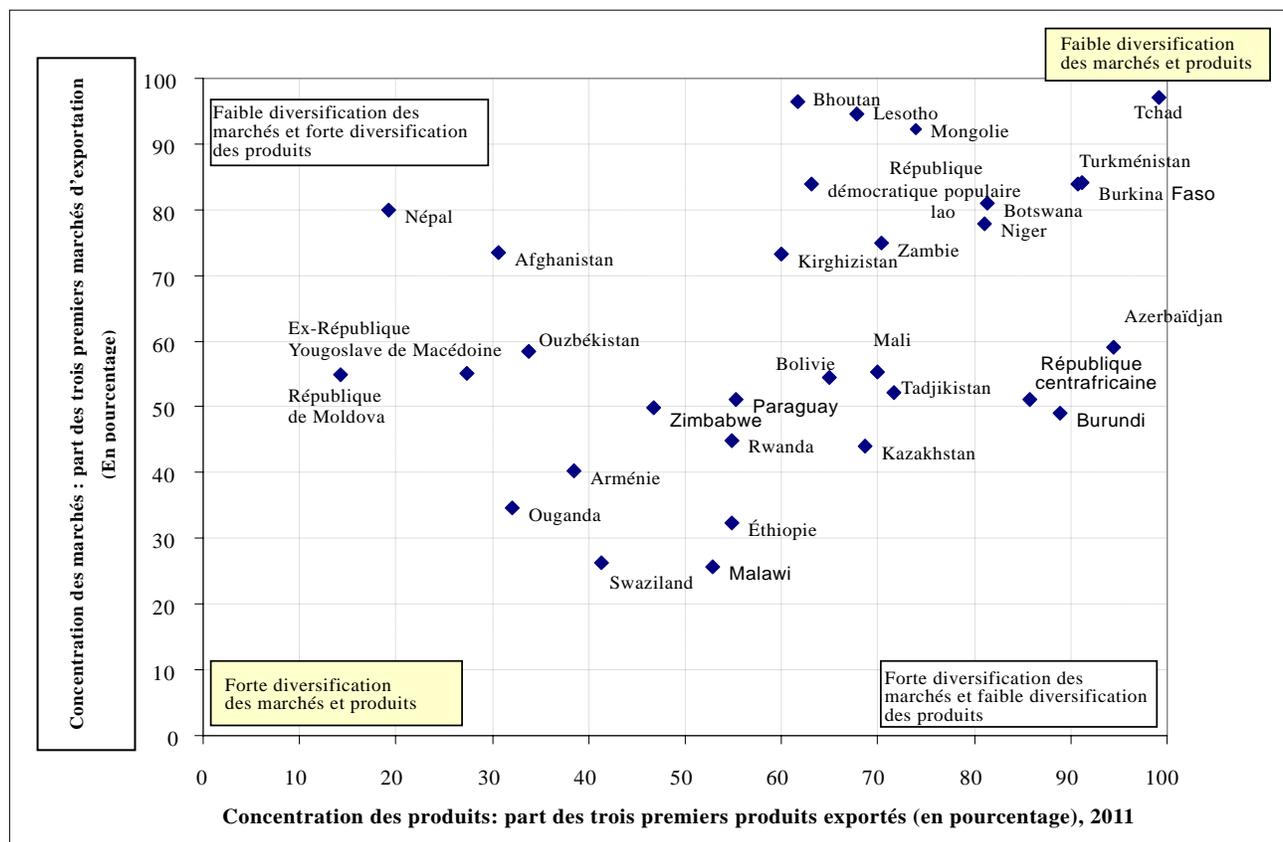
Graphique II
Indice de concentration des exportations des pays en développement sans littoral et d'autres groupes de pays, 2000-2011



Source : Base de données statistiques de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).

28. À l'instar des produits d'exportation, le marché des exportations lui-même est très peu diversifié dans les pays en développement sans littoral, comme l'illustre le graphique III. En moyenne, 62 % des exportations issues de ces pays étaient destinés à seulement trois marchés, contre 48 % pour les pays de transit.

Graphique III
Diversification des produits et marchés d'exportation des pays en développement sans littoral



Source : Carte du commerce du Centre du commerce international.

29. Le secteur des services offre de grandes possibilités de diversification économique pour les pays en développement sans littoral car il est moins affecté par les contraintes géographiques. La part de la valeur ajoutée générée par ce secteur dans le produit intérieur brut de ces pays s'est accrue, passant de 36 % en 1992 à 43 % en 2011. Les exportations de services ont suivi une courbe ascendante dans la plupart des pays en développement sans littoral. La mise en œuvre de politiques visant à diversifier les exportations et économies de ces pays en privilégiant des produits et services en faible quantité et à forte valeur ajoutée comme le tourisme, les technologies de l'information et des communications, la finance et la banque est déterminante pour diminuer le coût des échanges et atténuer la vulnérabilité aux chocs, notamment les fluctuations des cours des matières premières. De telles politiques permettraient également d'établir un lien entre les pays en développement sans littoral et les chaînes de valeur, ce qui constituerait, à terme, un moyen non négligeable de renforcer les capacités de production.

30. Compte tenu de l'interdépendance, au niveau planétaire, toujours plus forte entre les échanges, les investissements et la production, les chaînes de valeur mondiales représentent une part grandissante du commerce international. Établir des

liens avec ces chaînes peut aider à prendre pied sur les marchés mondiaux et permettre aux pays en développement sans littoral de devenir des maillons importants des chaînes de production et de distribution. Il ressort des données disponibles qu'une participation accrue aux chaînes de valeur mondiales se traduit par une accélération de la croissance plus rapide, des gains de productivité et des créations d'emplois, et peut contribuer de manière substantielle à renforcer la capacité de production grâce au transfert de technologies et de compétences.

31. Les grands pays développés et les pays en développement plus avancés continuent d'appliquer un traitement tarifaire préférentiel aux exportations des pays en développement sans littoral. Avec la baisse progressive de la plupart des tarifs, ces pays sont désormais davantage pénalisés par les mesures non tarifaires. Celles-ci affectent, selon des études réalisées par le Centre du commerce international montrent, entre 60 et 75 % des exportateurs du Burkina Faso, du Malawi, du Paraguay et du Rwanda. Le renforcement de la capacité nationale à limiter les effets des barrières non tarifaires devrait être une priorité pour les pays en développement sans littoral, afin d'améliorer leur accès au marché et leur participation aux chaînes de valeur mondiales.

32. La facilitation du commerce est devenue, pour les pays en développement sans littoral, le principal instrument de politique commerciale pour tirer parti du commerce international. Nombre d'entre eux se sont employés à mettre mieux à profit cet instrument; pourtant, huit des dix pays pour lesquels les échanges transfrontaliers posent le plus de difficultés sont précisément des pays en développement sans littoral. Ces pays se rangent, pour ce qui concerne les exportations et importations, derrière leurs partenaires de transit en termes de temps et de coût de transit (voir tableau 2). Si le temps de transit moyen a baissé pour les pays en développement sans littoral entre 2006 et 2013, de fortes variations subsistent. Il faut redoubler d'efforts pour faire en sorte que les échanges transfrontaliers soient plus rapides et moins onéreux, ce qui passe notamment par une plus grande harmonisation des formalités douanières et frontalières et des procédures de transit.

Tableau 2
Facilité des échanges transfrontaliers en 2006 et 2013

	<i>Nombre de documents exigés pour les exportations</i>		<i>Temps de transit pour les exportations (en jours)</i>		<i>Coût d'exportation (en dollars US par conteneur)</i>	
	<i>2006</i>	<i>2013</i>	<i>2006</i>	<i>2013</i>	<i>2006</i>	<i>2013</i>
Moyenne des pays en développement sans littoral	9	8	48	42	2 207	3 040
Moyenne des pays de transit	8	8	30	23	1 004	1 268
	<i>Nombre de documents exigés pour les importations</i>		<i>Temps de transit pour les importations (en jours)</i>		<i>Coût d'importation (en dollars des États-Unis par conteneur)</i>	
	<i>2006</i>	<i>2013</i>	<i>2006</i>	<i>2013</i>	<i>2006</i>	<i>2013</i>
Moyenne des pays en développement sans littoral	11	10	57	48	2 688	3 643
Moyenne des pays de transit	10	8	38	27	1 282	1 567

Source : Base de données « Doing Business », de la Banque mondiale.

33. Au niveau mondial, une conclusion rapide des négociations actuellement en cours concernant l'accord de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) sur la facilitation du commerce pourrait avoir des retombés majeures pour les pays en développement sans littoral. Le principal objectif des négociations est de clarifier et d'améliorer certains articles de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce : l'article V sur la liberté de transit, l'article VIII sur les redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation, et l'article X sur la publication et l'application des règlements relatifs au commerce. Le futur accord pourrait offrir des avantages spécifiques aux pays en développement sans littoral en simplifiant les lourdes formalités frontalières et douanières, en abaissant les coûts de transit et de transaction, en accroissant la prévisibilité et en accélérant la circulation, la mainlevée et le dédouanement des marchandises.

34. La dernière version du projet de texte récapitulatif sur la facilitation des échanges (TN/TF/W/165/Rev.16 du 31 mai 2013) contient des dispositions détaillées qui, si elles sont acceptées, devraient renforcer le principe de la liberté de transit; elles garantiraient en effet que les impositions, réglementations et formalités relatives aux marchandises en transit ne soient pas discriminatoires et ne constituent pas des entraves déguisées au commerce, 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 de droits de douanes ni au respect de normes techniques supplémentaires. En outre, l'accord exigerait la mise en œuvre de certaines mesures de facilitation des échanges pour accélérer la mainlevée et le dédouanement des marchandises, tels que des infrastructures physiquement distinctes pour le trafic en transit, le dépôt et le traitement préalable des documents, ou encore la mise en place de guichets uniques, tout en interdisant les mesures entravant la circulation des marchandises comme des contrôles supplémentaires en cours de transit et l'utilisation de convois. L'accord déboucherait aussi sur une plus

grande transparence des réglementations concernant les marchandises en transit et sur un renforcement de la coopération et de la coordination en la matière.

35. Selon l'Organisation mondiale du Commerce, l'accord sur la facilitation des échanges pourrait ramener le coût global des échanges à 5 % de la valeur des transactions, contre 10 % aujourd'hui. L'Organisation de coopération et de développements économiques a estimé que les coûts des échanges pourraient baisser de pas moins de 16,4 % pour les pays en développement sans littoral, d'où l'importance pour ces pays de participer activement aux négociations de l'Organisation sur la facilitation des échanges et de veiller à ce que leurs besoins particuliers soient pris en compte.

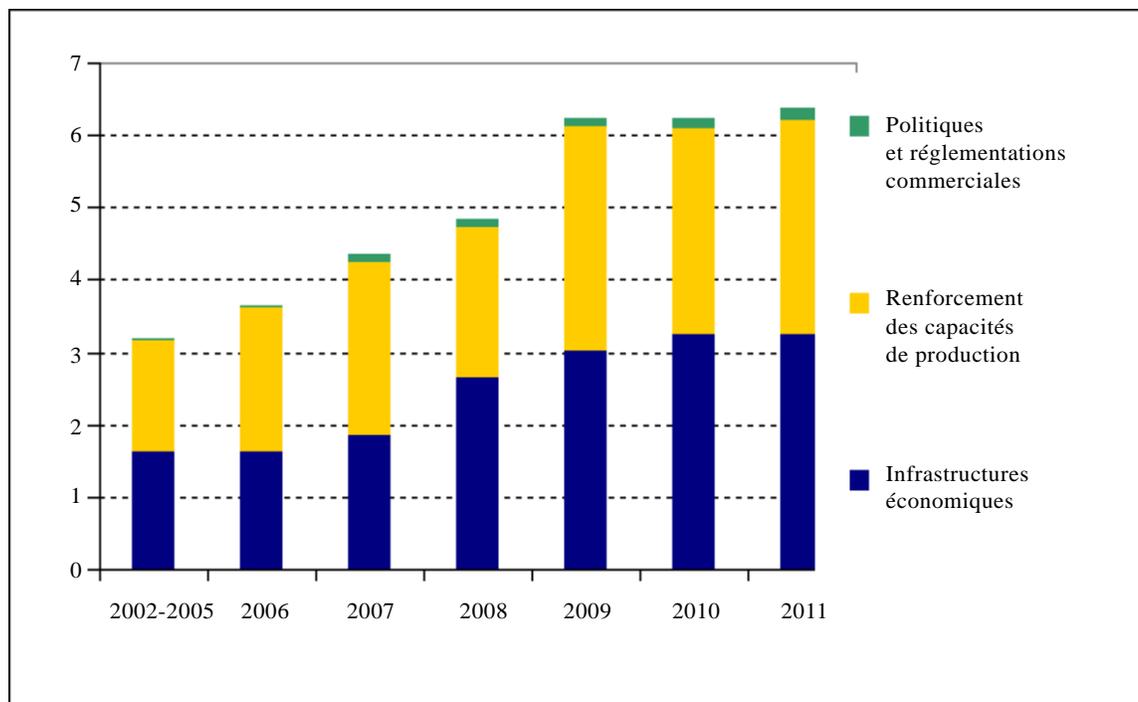
36. En 2013, deux pays en développement sans littoral, la République démocratique populaire lao et le Tadjikistan ont rejoint l'OMC. L'Afghanistan, l'Éthiopie et le Kazakhstan ont entamé les dernières étapes du processus d'adhésion, tandis que l'Azerbaïdjan, le Bhoutan et l'Ouzbékistan sont, à des degrés divers, à la traîne. Au total, sept pays en développement sans littoral n'ont pas encore adhéré à cette organisation.

D. Mesures internationales d'appui

37. Après une progression de 60 % en termes réels entre 2003 et 2010, les flux de l'aide publique au développement à destination des pays en développement sans littoral ont reculé de 3,3 % en 2011, pour atteindre 25,7 milliards de dollars. Cette baisse risque de remettre en cause les dépenses consacrées au développement dans ces pays tributaires de cette aide. L'aide publique au développement a dépassé 10 % du revenu national brut dans sept pays en développement sans littoral en 2011, contre onze en 2010. Les versements au titre de l'aide publique au développement se concentrent dans quelques pays.

38. L'aide pour le commerce des pays en développement sans littoral a atteint 6,4 milliards de dollars en 2011, soit une augmentation, en valeur réelle, de 70 % depuis 2005. Toutefois, leur montant s'est stabilisé en 2010 et n'a que légèrement progressé en 2011. Les fonds visent en majorité à améliorer les infrastructures économiques et à renforcer la capacité de production (voir graphique IV). Les aides tournées vers le transport et l'entreposage ont augmenté, passant de 1,2 milliard de dollars en 2007 à 2 milliards en 2011, et ont représenté en moyenne près d'un tiers des sommes déboursées au titre de l'aide pour le commerce. Compte tenu des infrastructures particulières des pays en développement sans littoral et de leurs besoins liés au commerce, une aide financière plus importante devrait leur être apportée pour leur permettre de respecter les priorités du Programme d'action d'Almaty et de s'intégrer dans les chaînes de valeur.

Graphique IV
**Sommes déboursées au titre de l'aide pour le commerce en faveur
 des pays en développement sans littoral (2011, en milliards de dollars
 constants des États-Unis)**



Source : Base de données du système de notification des pays créanciers de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

39. Les flux d'investissement étranger direct vers les pays en développement sans littoral ont atteint 34,6 milliards de dollars en 2012, contre 8,9 milliards en 2003. Ils n'ont représenté que 5 % de l'ensemble des sommes versées aux pays en développement en 2012. Ces fonds continuent de profiter principalement à une poignée de pays en développement sans littoral riches en ressources : l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Mongolie et le Turkménistan en perçoivent plus des deux tiers. À l'inverse, 15 pays en développement sans littoral africains se sont partagés, en 2012, 19 % des investissements étrangers directs destinés à ce groupe de pays. Les aides ont même diminué pour 16 pays, dont cinq pour la deuxième année consécutive.

40. Bien que l'investissement étranger direct demeure pour une très grande part consacré aux nouvelles capacités de production dans le secteur de l'extraction, une certaine diversification au profit du secteur manufacturier et des services a été observée – développement des infrastructures, communications, distribution d'eau, de gaz et d'électricité et services commerciaux. Il faut que les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement s'attachent à mettre en place un cadre réglementaire national et international qui puisse attirer et diversifier l'investissement étranger direct.

41. Les envois de fonds vers les pays en développement sans littoral ont progressé à un rythme très soutenu : ils sont passés de 2,3 milliards de dollars en 2001 à

20,5 milliards en 2011 et s'élèveraient, selon les estimations, à 22,2 milliards en 2012. Ils sont inégalement répartis entre les pays en développement sans littoral, puisque deux d'entre eux perçoivent près de 40 % de leur montant total. Ces fonds ont représenté plus de 20 % du produit intérieur brut de cinq pays en développement sans littoral et leur volume a excédé aussi bien l'aide publique au développement que l'investissement étranger direct dans 10 autres. Davantage d'efforts devraient être faits pour mettre ces fonds au service du développement, par le biais d'investissements, d'une valorisation du secteur privé et d'un renforcement des capacités de production, ainsi que pour réduire les coûts de transaction.

42. Le poids de la dette des pays en développement sans littoral a considérablement diminué au cours de la dernière décennie grâce, pour l'essentiel, à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et à l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. Le ratio du service de la dette a également baissé dans la plupart de ces pays. Fin 2012, ils étaient au total 14 pays en développement sans littoral à avoir pu bénéficier d'un allègement de leur dette à hauteur de 20,9 milliards de dollars dans le cadre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et de 19,4 milliards au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. La première initiative étant quasiment arrivée à son terme, il conviendrait de proposer aux pays en développement sans littoral lourdement endettés une certaine forme d'allègement pour éviter qu'ils ne se retrouvent dans une situation intenable.

43. Dans le contexte de la coopération Sud-Sud, les pays en développement sans littoral continuent de recevoir le soutien d'autres pays en développement. Les entreprises du monde du sud, notamment de Chine et d'Inde, ont ainsi été à l'origine de 41 % des investissements directs étrangers destinés aux pays en développement sans littoral en 2011. Entre 2001 et 2008, les prestataires du Sud ont assuré 47 % du financement des infrastructures publiques de l'Afrique subsaharienne. Les échanges Sud-Sud ont connu une progression rapide et les pays en développement exportent désormais davantage vers le Sud que vers le Nord.

44. Le système des Nations Unies ainsi que d'autres organisations et institutions financières internationales et régionales continuent de venir en aide aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit, et ont déployé des mesures spécifiques en ce sens.

45. Les institutions financières internationales ont toujours été de puissants bailleurs de fonds pour les pays en développement sans littoral et auront encore un rôle de tout premier plan à jouer dans les années à venir. Le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, soutenu par six institutions multilatérales (la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, le Fonds monétaire international, la Banque islamique de développement, le Programme des Nations Unies pour le développement et la Banque mondiale) est un dispositif qui occupe à cet égard une place importante. Ce programme couvre 8 des 12 pays en développement sans littoral asiatiques. Depuis 2004, les banques qui y participent ont mobilisé près de 10 milliards de dollars pour financer des projets de transport dans les pays en développement sans littoral. Les institutions financières internationales sont également intervenues activement dans quatre pays en développement sans littoral qui ne font pas partie du programme.

46. La Banque asiatique de développement aide les pays en développement sans littoral à se doter d'infrastructures en matière de transport et d'énergie et à faciliter le commerce. Elle soutient, au niveau sous-régional, la réalisation d'infrastructures de transport pour l'aménagement de corridors ainsi que les initiatives de facilitation des échanges (réformes douanières, modernisation des douanes, contrôles douaniers communs, création d'associations régionales de transitaires, suivi du bon fonctionnement des corridors, amélioration des points de passage aux frontières et mise en place de guichets uniques) dans les pays en développement sans littoral en Asie. En 2011, le transport est le secteur qui a le plus bénéficié de l'aide de la Banque, qui y a injecté 3,5 milliards de dollars sous forme de prêts, 55 millions de dollars pour des projets d'assistance technique et 366 millions au titre de subventions.

47. En Afrique, la Banque africaine de développement continue de contribuer de façon appréciable à l'essor des infrastructures de la région. Depuis 2009, elle a financé plus de 70 opérations multinationales, parmi lesquelles la construction et la remise en état de routes et de lignes de transmission transfrontalières, travaux évalués à plus de 3,8 milliards de dollars.

48. En Amérique latine et dans les Caraïbes, la Banque interaméricaine de développement a octroyé, entre 2007 et 2011, 5,4 milliards de dollars pour des projets concernant les infrastructures et les ressources naturelles.

49. De 2003 à 2013, la Banque mondiale a financé chaque année au moins une dizaine de projets axés sur le développement des infrastructures, la facilitation des échanges et la logistique. Lors des crises financières et économiques en 2009, les prêts accordés aux pays en développement sans littoral ont culminé à près de 3 milliards de dollars. Dernièrement, le volume de ces prêts a baissé pour s'établir aux alentours de 1,5 milliard de dollars en 2012.

50. En 2012, 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 de plaider la cause des pays en développement sans littoral auprès de diverses instances en mettant en avant leurs besoins particuliers. En 2012 et 2013, il a, en collaboration avec la Commission économique pour l'Afrique, l'Union africaine et la Banque mondiale, aidé les pays africains à élaborer et négocier un projet d'accord intergouvernemental concernant la route transafricaine. Il a également cherché à sensibiliser les pays en développement sans littoral aux avantages spécifiques qu'ils pourraient tirer de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Le Bureau continue par ailleurs d'épauler le secrétariat provisoire du groupe international de réflexion pour les pays en développement sans littoral, situé à Oulan-Bator.

51. Les commissions régionales des Nations Unies ainsi que les organisations internationales, régionales et sous-régionales ont prêté leur concours aux États membres pour la mise en œuvre du Programme d'Almaty, grâce notamment à des contributions substantielles, à des actions de renforcement des capacités, à des services consultatifs, à un appui en faveur du développement des infrastructures de transport et à la promotion des instruments juridiques liés à la facilitation du commerce et des transports.

52. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a aidé les États membres à définir le Cadre stratégique régional pour la facilitation des

transports routiers internationaux qui a été adopté par la Conférence ministérielle sur les transports en mars 2012. La Commission continue de mener des activités visant à favoriser, à terme, la réalisation et la mise en service du réseau ferroviaire transasiatique. Elle a facilité l'élaboration d'un accord intergouvernemental sur les ports secs, adopté en mai 2013. En collaboration avec la Commission économique pour l'Europe, elle a contribué au renforcement des capacités et à la formation, et a produit divers outils destinés à mieux faire connaître les partenariats entre secteur public et secteur privé, notamment le « Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure » (Guide sur les partenariats entre secteur public et secteur privé en matière d'infrastructures). Elle a également fourni à plusieurs pays en développement sans littoral une assistance technique pour la préparation et la négociation d'accords sur le commerce. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a quant à elle commandité une étude sur les coûts logistiques dans l'État plurinational de Bolivie, a actualisé ces mêmes données pour le Paraguay et prépare une étude sur les politiques relatives au transit et sur la fourniture de services d'infrastructure dans ces deux pays.

53. La CNUCED s'occupe d'un projet d'assistance technique consacré à la promotion des investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral en Afrique et en Asie, en vue d'améliorer leurs capacités humaines, institutionnelles et réglementaires. En 2012, elle est intervenue dans sept de ces pays pour renforcer leurs capacités nationales en matière de facilitation du commerce et leur a conçu des plans d'exécution nationaux en ce sens. Concernant le commerce international, la CNUCED a conseillé les négociateurs commerciaux et les décideurs politiques des pays en développement sans littoral et les a aidés à renforcer leurs capacités; elle a également apporté une assistance technique à ceux de ces pays qui sont en passe de devenir membres de l'OMC, en offrant son concours pour l'examen des politiques nationales relatives aux services afin d'aider les pays en développement sans littoral à tirer le meilleur parti possible du secteur des services.

54. En 2012, l'OMC a continué de mobiliser des ressources en faveur de l'Aide pour le commerce. Elle fournit également une assistance technique dans les domaines des transports, de la facilitation des échanges et du renforcement des capacités. Les conclusions issues du 4e Examen global de l'Aide pour le commerce permettront aux pays en développement sans littoral de mieux intégrer les chaînes de valeur et de récolter ainsi des avantages supplémentaires.

55. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel offre une assistance technique aux pays en développement sans littoral qui est principalement axée sur l'amélioration des infrastructures et de la capacité industrielle ainsi que sur la réduction des coûts commerciaux, afin de les amener à être plus compétitifs. Dans les pays en développement sans littoral d'Afrique de l'Ouest, elle dispense une formation qui porte sur l'amélioration de la qualité et de la compétitivité et l'harmonisation des normes. Elle a appuyé, dans certains de ces pays, le développement de l'énergie hydroélectrique et la mise en place d'un mini-réseau alimenté par l'énergie solaire. Elle coopère avec les acteurs nationaux pour améliorer l'environnement économique et renforcer le développement du capital humain grâce à des programmes de formation. Elle a mis sur pied un « Centre pour la coopération industrielle internationale » en Arménie et envisage d'en créer un autre au Kazakhstan.

56. Dans les 14 pays en développement sans littoral participant au Cadre intégré pour l'assistance technique liée au commerce en faveur des pays les moins avancés, le PNUD fournit une aide au renforcement des capacités commerciales dont l'objectif est d'accélérer l'intégration des priorités du Programme d'action d'Almaty dans les domaines d'action pertinents. Dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie, il assure un appui stratégique et prodigue des conseils pour la mise en œuvre des feuilles de route concernant l'Aide pour le commerce. Plusieurs activités de suivi ont été déployées au niveau national; elles se sont notamment traduites par des mesures destinées à renforcer les capacités des autorités administratives, à mettre en place des services de promotion des exportations en faveur des agriculteurs, et à faciliter l'accès des petites et moyennes entreprises à des moyens de financement assortis de conditions avantageuses. Le PNUD a également apporté son concours au groupe international de réflexion pour les pays en développement sans littoral.

57. En 2012, les efforts engagés par l'Organisation mondiale des douanes consistant à assurer des services de renforcement des capacités à ses membres, notamment aux pays en développement sans littoral, se sont poursuivis. Sa contribution à la facilitation des échanges prend différentes formes : définition de normes, conception d'outils et d'instruments, mise à disposition de l'appui technique nécessaire à leur mise en œuvre. L'Organisation a réalisé un « Dossier sur la compétitivité économique » pour aider ses membres à dynamiser leur croissance économique et leur compétitivité grâce à la fluidité du mouvement transfrontalier des marchandises, des moyens de transport et des personnes.

58. Le Centre du commerce international œuvre au renforcement des capacités dans le domaine de la facilitation du commerce, notamment pour ce qui concerne la simplification des formalités et processus de passage aux frontières dans certains pays en développement sans littoral. En 2012, il a aidé trois de ces pays à adhérer à l'Organisation mondiale du Commerce et a contribué, dans neuf autres, à la formulation et à la mise en œuvre de stratégies d'exportation. Il a également enquêté auprès d'entreprises d'envergure nationale de cinq pays en développement sans littoral sur les obstacles au commerce que constituent les mesures non tarifaires. Dans certains pays de ce groupe, il s'attache en outre à améliorer les services d'information sur le commerce et les outils d'étude et d'analyse de marchés, en plus de contribuer au renforcement des institutions d'appui au commerce et des capacités de production et d'exportation des entreprises.

59. L'Union internationale des télécommunications a fait prendre conscience aux pays en développement sans littoral de l'état déplorable des infrastructures de télécommunication et les a encouragés à aiguiller leurs ressources vers ce secteur afin de faciliter l'accès aux télécommunications, de combler la fracture numérique et de mettre les technologies de l'information et des communications et le haut débit au service des objectifs du Millénaire pour le développement. Elle a intégré le Programme d'action d'Almaty dans ses résolutions. Elle a ainsi adopté en 2012 une résolution sur les « mesures spéciales en faveur des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement pour l'accès aux réseaux à fibres optiques internationaux ». Elle a organisé des ateliers visant à renforcer le savoir-faire, les capacités et les compétences des hommes et des institutions afin d'assurer la pérennité des investissements actuels et futurs dans le secteur des technologies de l'information et des communications. Elle a mis au point plusieurs plateformes et outils de partage de données, analyses et informations relatives à des

questions réglementaires essentielles, et a défini les bonnes pratiques en matière de transactions, de gouvernance, de banque et de commerce électroniques.

60. En 2012, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) a, en collaboration avec ses partenaires, pris des mesures de renforcement des capacités qui ont notamment consisté en une formation consacrée aux questions couvertes par l'OSCE – « Manuel sur les bonnes pratiques aux points de passage des frontières » de la Commission économique pour l'Europe -, en un atelier dont ont bénéficié les pays en développement sans littoral d'Asie centrale, axé sur la mise en œuvre du programme concernant les opérateurs économiques agréés et l'utilisation des technologies de l'information et des communications et des méthodes d'inspection non intrusive, ainsi qu'en une table ronde sur le rôle des bonnes pratiques aux points de passage des frontières en liaison avec l'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières.

61. L'Union internationale des transports routiers a continué d'œuvrer pour le développement du transport routier international en Europe et en Asie, grâce à la mise en place d'instruments régionaux multilatéraux. Elle s'emploie à remettre en service le système TIR en Afghanistan et a apporté son concours à l'élimination des mines terrestres et des débris de guerre explosifs présents sur ou au bord des routes de ce pays. En coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, elle assure la formation d'agents des douanes au système TIR, et ce en différentes langues. L'Académie de l'Union internationale des transports routiers continue de s'intéresser aux pays en développement sans littoral et a lancé, en collaboration avec six de ses partenaires régionaux, un projet centré sur la conception et la mise en œuvre d'un programme de formation de chauffeurs. Elle soutient l'Initiative d'autoroute modèle qui vise à créer, en faisant appel aux bonnes pratiques, un tronçon autoroutier exemplaire long de 2 000 kilomètres.

62. La Chambre de commerce internationale participe à l'organisation du volet des préparatifs de la Conférence d'examen décennal consacré au secteur privé (voir point 78).

IV. État d'avancement des préparatifs pour l'examen décennal de l'application du programme d'action d'Almaty

63. Afin de préciser le sens, l'orientation stratégique et la philosophie des préparatifs de la Conférence consacrée à l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty, le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a rédigé une note de synthèse et une feuille de route sur les préparatifs au plan mondial, régional et national. Le Bureau a également poursuivi ses efforts en vue de mobiliser et coordonner la participation active de tous les partenaires aux activités préparatoires. Celles-ci ont été engagées, pour l'essentiel, à trois niveaux : au niveau intergouvernemental, au niveau des institutions des Nations Unies et au niveau du secteur privé.

64. Dans le cadre des préparatifs intergouvernementaux, les pays en développement sans littoral ont été invités à présenter des rapports nationaux sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, qui viendront enrichir le document final de la Conférence d'examen. Au 31 mai 2013, 13 de ces pays avaient remis leur

rapport. Le PNUD et le Bureau du Haut Représentant s'efforcent conjointement de fournir aux autres pays l'aide nécessaire à l'établissement de leurs rapports.

65. Comme l'a décidé l'Assemblée générale, trois réunions préparatoires régionales à la Conférence d'examen ont été organisées, en étroite collaboration avec les commissions régionales des Nations Unies, la première pour l'Afrique, la deuxième pour l'Europe et l'Asie, et la troisième pour l'Amérique latine, l'objectif étant de recueillir des informations capitales sur les perspectives régionales et les besoins des pays en développement sans littoral. La première réunion régionale d'examen pour l'Europe et l'Asie a eu lieu en mars 2013. Tenue à l'invitation du Gouvernement de la République démocratique populaire lao, elle a été organisée en coopération avec le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, et la Commission économique pour l'Europe. Au nombre des participants figuraient notamment des représentants des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit, d'autres États membres, des principales parties prenantes au Programme d'action d'Almaty (dont les institutions des Nations Unies), des organisations internationales et régionales concernées, des partenaires de développement, ainsi que du secteur privé.

66. Les participants ont adopté le Consensus de Vientiane (voir [E/ESCAP/69/1](#) en annexe), ce dont la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a pris note avec satisfaction à sa soixante-neuvième session, en mai 2013. Ce texte dresse un état des lieux de l'application du Programme d'action d'Almaty dans la région et formule des propositions et recommandations inscrites dans une perspective d'avenir concernant la prochaine décennie pour le développement. Il appelle également à mettre en place des mesures de soutien plus fermes au niveau mondial et à intégrer les problèmes et préoccupations des pays en développement sans littoral dans le cadre de développement mondial.

67. Au moment de l'établissement du présent rapport, la réunion régionale d'examen pour l'Afrique devait se tenir du 16 au 18 juillet 2013. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes met quant à elle la dernière main aux préparatifs de la réunion régionale d'examen pour l'Amérique latine, qui aura lieu fin 2013.

68. Les organismes des Nations Unies s'occupent des préparatifs techniques. Le Bureau du Haut Représentant a organisé, depuis février 2012, trois réunions du groupe consultatif interinstitutions pour discuter des préparatifs de la Conférence d'examen à l'échelle du système des Nations Unies. Le groupe a arrêté une liste d'événements thématiques qui devront avoir lieu avant la conférence et permettront d'apporter des contributions importantes au document final.

69. Plusieurs de ces manifestations ont déjà été menées à bonne fin. La première, consacrée au commerce international, à la facilitation des échanges et à l'aide pour le commerce, a été organisée conjointement par le Bureau du Haut Représentant et le Gouvernement du Kazakhstan à Almaty, en septembre 2012. Lors de cette réunion, qui s'est tenue dans le prolongement direct de la quatrième réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral, les participants ont passé au crible les progrès accomplis sur le plan du commerce international et de la facilitation des échanges. Ils ont également examiné les mesures à prendre pour améliorer la participation des pays en développement sans littoral au système

commercial international et renforcer encore le partenariat mondial pour la création de systèmes de transport en transit efficaces.

70. En mars 2013, le Bureau du Haut Représentant a organisé une réunion de réflexion sur les priorités d'un nouveau programme pour le développement des pays en développement sans littoral, à laquelle ont pris part des représentants desdits pays, des pays en développement de transit et des pays donateurs, ainsi que des experts des organismes des Nations Unies, des représentants d'organisations internationales et régionales, ou encore des acteurs issus du secteur privé. Les participants ont examiné les défis majeurs en termes de développement auxquels doivent faire face les pays en développement sans littoral; ils ont également mis en commun leurs idées, expériences et bonnes pratiques quant aux solutions à apporter et ont dégagé les priorités d'un nouveau programme pour le développement de ces pays.

71. Les participants ont suggéré que le nouveau programme pour le développement destiné aux pays en développement sans littoral ne soit pas simplement conçu comme un programme sectoriel mais s'attache plus particulièrement à prendre en compte les problèmes de ces pays dans leur globalité. Ils ont également indiqué que le développement des infrastructures, aussi bien matérielles que non matérielles, continuerait de jouer un rôle central pour consolider les liens entre les pays en développement sans littoral et les marchés internationaux, et pour accroître leur compétitivité. Ils ont aussi mis l'accent sur la nécessité d'amener de nouveaux pays à adhérer aux conventions et accords régionaux en la matière, d'en améliorer la mise en œuvre effective, de renforcer les capacités humaines et institutionnelles, d'accroître les échanges commerciaux grâce à la diversification des capacités en termes de marchés et de produits d'exportation, de miser sur l'apport de valeur ajoutée, de favoriser le commerce des services, d'intégrer des chaînes de valeur mondiales et de s'ouvrir de nouveaux marchés.

72. Les participants à la réunion ont souligné que les économies des pays en développement sans littoral devaient opérer une mutation structurelle, condition indispensable pour espérer une croissance économique durable, et qu'il fallait inclure ce facteur dans le nouveau programme pour le développement. Ils ont par ailleurs fait ressortir d'autres priorités, à savoir notamment stimuler l'intégration régionale, renforcer les mesures internationales d'appui, faire une place plus grande au secteur privé et répondre au problème de la vulnérabilité des pays en développement sans littoral face aux chocs extérieurs, au changement climatique et à la désertification. Ils ont également insisté pour que le point de vue et les préoccupations des pays en développement sans littoral transparaissent davantage dans les débats relatifs au programme pour le développement d'après-2015.

73. Le Bureau du Haut Représentant a présenté une étude intitulée « Économie de développement de l'enclavement : comprendre les coûts de développement d'un pays enclavé », qui a servi de document de référence pour la réunion.

74. Le Bureau a tenu, à l'intention des États membres, deux réunions d'information sur l'avancement des préparatifs. Les 28 et 29 mai 2013 s'est déroulé à Beijing le Forum mondial sur les services, organisé par la CNUCED et le Gouvernement chinois. Il y a été question des besoins propres aux pays en développement sans littoral, problématique dont le document final de la réunion s'est aussi fait l'écho.

75. Le 13 juin 2013, le Bureau a organisé, conjointement avec la Banque mondiale, une réunion sur le développement des transports et la facilitation des échanges, au cours de laquelle les participants ont passé en revue les progrès accomplis et les difficultés rencontrées, avant de formuler des recommandations en vue du prochain programme pour le développement des pays en développement sans littoral. Ils ont noté qu'en dépit des progrès réalisés, il restait beaucoup à faire. Ils se sont dits très préoccupés par le fait que la valeur ajoutée générée par les secteurs manufacturier et agricole ait baissé dans les pays en développement sans littoral durant la période examinée et par la hausse considérable des ratios de concentration des exportations observée dans ces pays depuis 2003. Ils ont en outre reconnu que, s'il existait des instruments juridiques internationaux sur lesquels ils pouvaient prendre appui, il était difficile, dans les faits, d'y avoir accès et de les mettre en œuvre. S'agissant de ce qu'il conviendrait de faire, les participants ont suggéré d'améliorer la création et le maintien de ressources dans le domaine des transports, d'aller plus loin dans l'intégration régionale, de rendre les services plus performants, d'accroître la capacité des organismes publics et autres parties prenantes, et de renforcer les partenariats de financement. Ils ont également souligné que nombre des objectifs initiaux du Programme d'Almaty restaient valables.

76. Le 3 juillet 2013, le Bureau du Haut Représentant a organisé une manifestation en marge du débat de haut niveau de la session de fond de 2013 du Conseil économique et social qui avait lieu à Genève, intitulée « Renewing Global Partnerships for Connecting Landlocked Developing Countries to World Markets » [Renouveler les partenariats mondiaux pour relier les pays en développement sans littoral aux marchés mondiaux].

77. D'autres institutions onusiennes et organisations internationales, telles que l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, l'Union internationale des télécommunications, le PNUD, la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, l'OMC, le Bureau des Nations Unies pour la coopération Sud-Sud, le Fonds commun pour les produits de base et l'OSCE, ont accepté de contribuer aux préparatifs en proposant des manifestations thématiques axées sur les pays en développement sans littoral.

78. Les préparatifs ont également démarré dans le secteur privé – le troisième niveau. Sa participation et son implication active sont essentielles car il est le principal intervenant dans les activités commerciales des pays en développement sans littoral. Le Bureau du Haut Représentant veillera à ce que le secteur privé soit associé à tous les stades du processus. La préparation et la mise en œuvre des activités du secteur privé pour la Conférence d'examen seront supervisées et orchestrées par un comité directeur, qui fera office de plate-forme pour la recherche d'un consensus et d'une position commune de ce secteur, le représentera tout au long des préparatifs, et rendra compte de ses contributions à l'avant-projet du document final de la Conférence d'examen durant les réunions du comité préparatoire intergouvernemental en 2014. Le comité directeur sera composé de membres des chambres de commerce et de représentants d'entreprises des pays en développement sans littoral, de délégués du Bureau du Haut Représentant, de la Chambre de commerce internationale, des principales institutions onusiennes et d'autres organisations. La Chambre de commerce internationale est chargée de coordonner les travaux du comité.

79. Le Bureau du Haut Représentant a réalisé un descriptif de projet en vue de mobiliser des ressources pour aider à la préparation technique de la Conférence d'examen et favoriser la participation des pays en développement sans littoral. Le Haut Représentant continue de rechercher des donateurs pour le fonds d'affectation spéciale créé par le Secrétaire général dans le but de faciliter la mise en œuvre et le suivi de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty.

V. Conclusions et recommandations

80. **Le manque d'accès à la mer, l'éloignement par rapport aux grands marchés internationaux, la lenteur des procédures de transit et l'insuffisance des infrastructures de transport demeurent les principaux facteurs qui déterminent le coût élevé des transactions de commerce extérieur pour les pays en développement sans littoral. En outre, la vulnérabilité structurelle de ces pays les expose aux effets néfastes de l'actuelle crise économique mondiale, aux problèmes de sécurité alimentaire, aux conséquences du changement climatique, à la désertification et à la dégradation des sols. Ces pays ont des capacités productives limitées et résistent moins bien aux chocs que d'autres. La valeur ajoutée générée par le secteur manufacturier et l'agriculture a baissé au cours de la période de référence et leurs ratios de concentration des exportations ont considérablement augmenté.**

81. **Pendant la période considérée, les pays en développement sans littoral et de transit ont poursuivi leurs efforts pour donner effet aux mesures spécifiques énoncées dans le Programme d'action d'Almaty, avec le concours de donateurs, des organismes des Nations Unies et d'autres partenaires de développement. Il reste cependant beaucoup à faire.**

82. **La Conférence d'examen programmée pour 2014 sera l'occasion de procéder à un examen complet de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de définir un programme de développement qui permette aux pays en développement sans littoral de mieux s'intégrer dans le système commercial mondial et de se rapprocher des objectifs de développement convenus au niveau international au cours de la décennie à venir. La Conférence doit s'attacher à obtenir des résultats ambitieux et pratiques axés sur la réduction du coût des échanges, objectif qui passe par la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces, la stimulation de l'industrialisation, le renforcement des capacités de production, la diversification des exportations et l'amélioration de leur résistance aux chocs externes et internes. La communauté internationale doit accorder une importance particulière aux préparatifs de la Conférence et y participer activement.**

83. **Des mesures supplémentaires s'imposent pour réduire les frais de transport et le coût des transactions commerciales pour les pays en développement sans littoral, notamment en intensifiant la coopération et l'intégration régionales. La communauté internationale devrait aider les pays en développement sans littoral et de transit à établir des systèmes de transit efficaces, et accroître pour ce faire son soutien financier aux projets centrés sur les transports de transit, sur les aménagements connexes du réseau routier, les infrastructures relatives à l'énergie et aux technologies de l'information et des communications, ainsi que sur la facilitation du commerce. Les initiatives qui**

ont démontré leur efficacité devraient être reproduites et intégralement financées. Il faut encourager les pays en développement sans littoral et de transit à partager leurs bonnes pratiques en matière de politiques de transit et les inciter notamment à élaborer des directives pertinentes.

84. Les pays en développement sans littoral devraient veiller à simplifier, harmoniser et rendre transparentes leurs dispositions juridiques et administratives et leurs normes relatives au transport en transit, aux régimes douaniers et à la gestion des frontières, notamment en adhérant aux conventions et accords internationaux, régionaux et sous-régionaux pertinents et les mettant en œuvre au niveau national. La communauté internationale devrait continuer à fournir une assistance technique et financière et un appui au renforcement des capacités pour accompagner ces efforts.

85. L'intégration régionale ouvre aux pays en développement sans littoral de grandes perspectives pour réduire les coûts des transactions commerciales et améliorer leur développement économique. Ces pays, de même que leurs partenaires de développement régionaux et mondiaux, devraient donc s'employer à renforcer leurs liens avec les chaînes de valeur régionales et à mieux s'y intégrer afin de tirer tout le parti des avantages de la mondialisation.

86. Les organismes multilatéraux et régionaux de financement et de développement se devraient d'accroître leurs investissements en faveur de la diversification des échanges, du renforcement des infrastructures et de la connectivité régionale des pays en développement sans littoral afin de promouvoir leur développement durable.

87. Pour diminuer leur vulnérabilité aux chocs extérieurs, les pays en développement sans littoral devraient, avec l'aide de la communauté internationale, adopter des politiques qui tendent à diversifier leurs capacités de production et d'exportation pour se tourner vers de nouveaux marchés, produits et services générant de la valeur ajoutée, et devraient intégrer les chaînes de valeurs mondiales et régionales.

88. Les pays développés et les pays en développements avancés devraient garantir aux produits provenant des pays en développement sans littoral un accès renforcé et prévisible à leurs marchés, avec des règles d'origine communes, simples, prévisibles et transparentes; ils devraient aussi envisager de mettre en place un régime d'accès préférentiel au marché pour les exportations issues des pays en développement sans littoral.

89. 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.

90. 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 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. La communauté internationale devrait s'efforcer de parvenir à une entente préliminaire sur la facilitation des échanges dans le cadre du cycle de négociations commerciales de Doha menées sous les auspices de l'OMC. Les pays en développement sans littoral sont invités à jouer un rôle plus actif dans ces négociations et à veiller à ce que leurs besoins spécifiques soient pris en compte, avec le soutien de leurs partenaires de développement.

92. Les partenaires de développement devraient fournir un appui financier et technique nettement plus important aux pays en développement sans littoral, par le biais notamment de l'aide publique au développement et de l'aide pour le commerce, de façon à leur permettre de remédier aux contraintes auxquelles ils doivent faire face dans le domaine de l'approvisionnement.

93. La communauté internationale devrait soutenir et encourager les investissements étrangers directs vers les pays en développement sans littoral à travers, entre autres, des programmes de financement préférentiel, des crédits à l'exportation, des outils de gestion des risques, le cofinancement, des prêts à conditions préférentielles, des capitaux-risques et d'autres instruments de prêts et services. Les pays en développement sans littoral devraient chercher à créer un environnement stable, prévisible et propice à l'investissement afin d'attirer des investissements étrangers directs plus conséquents et plus diversifiés.

94. Des moyens financiers supplémentaires, notamment financiers, sont nécessaires pour faire en sorte que les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit les moins avancés et le secteur privé participent pleinement aux préparatifs de la Conférence d'examen et à la Conférence proprement dite. Les pays donateurs et les institutions internationales de financement et de développement sont invités à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty.

95. Le système des Nations Unies et les organisations internationales concernées devraient fournir l'aide nécessaire et contribuer activement aux préparatifs et à la Conférence elle-même, en mettant sur pied des manifestations préalables et parallèles à la conférence qui soient consacrées à des sujets intéressant plus spécialement les pays en développement sans littoral. Il conviendrait également d'intensifier les efforts en matière d'information du public et d'engager d'autres initiatives appropriées pour mieux faire connaître la Conférence d'examen.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1
Produit intérieur brut et taux de croissance

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Prix constants de 2005 en millions de dollars des États-Unis</i>			<i>Par habitant</i>	<i>Produit Intérieur Brut Taux de croissance annuel moyen (en pourcentage)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>(en dollars constants de 2005 des États-Unis)</i> <i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Afghanistan	5 887	10 393	10 989	340	8,2	3,2	5,7
Arménie	3 896	5 922	6 200	2 000	14,0	2,2	4,7
Azerbaïdjan	9 510	28 305	28 331	3 044	11,2	5,0	0,1
Bhoutan	722	1 288	1 364	1 847	7,6	11,8	5,9
Bolivie (État plurinational de)	8 778	11 954	12 572	1 246	2,7	4,1	5,2
Botswana	9 513	11 848	12 526	6 168	6,3	7,0	5,7
Burkina Faso	4 812	7 105	7 466	440	7,8	7,9	5,1
Burundi	1 060	1 530	1 595	186	-(1,2)	3,9	4,2
Éthiopie	9 674	20 590	22 892	270	-(2,2)	12,6	11,2
Ex-République yougoslave de Macédoine	5 483	7 064	7 278	3 526	2,8	1,8	3,0
Kazakhstan	47 518	76 978	82 751	5 106	9,3	7,3	7,5
Kirghizistan	2 303	3 056	3 230	599	7,0	-(0,5)	5,7
Lesotho	1 302	1 711	1 783	813	4,7	5,6	4,2
Malawi	2 303	3 980	4 161	271	-(3,8)	6,7	4,5
Mali	5 055	6 989	7 176	453	7,6	5,8	2,7
Mongolie	2 127	3 454	4 050	1 446	7,0	6,4	17,3
Népal	7 650	10 299	10 699	351	3,9	4,8	3,9
Niger	3 162	4 328	4 427	275	3,4	8,2	2,3
Paraguay	6 977	9 746	10 116	1 540	3,8	15,0	3,8
République centrafricaine	1 283	1 554	1 605	358	-(7,1)	3,0	3,3
République démocratique populaire lao	2 378	3 988	4 309	685	6,2	8,1	8,0
République de Moldova	2 589	3 502	3 726	1 051	6,6	7,1	6,4

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Prix constants de 2005 en millions de dollars des États-Unis</i>			<i>Par habitant</i>	<i>Produit Intérieur Brut Taux de croissance annuel moyen (en pourcentage)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>(en dollars constants de 2005 des États-Unis)</i> <i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Rwanda	2 199	3 835	4 164	381	2,1	7,2	8,6
Swaziland	2 451	2 917	2 955	2 456	2,2	1,9	1,3
Tadjikistan	1 965	3 167	3 401	487	11,1	6,5	7,4
Tchad	4 072	7 053	7 307	634	14,3	14,6	3,6
Turkménistan	11 753	23 082	26 475	5 186	3,3	9,2	14,7
Ouganda	8 626	14 203	14 788	429	6,2	6,3	4,1
Ouzbékistan	12 492	21 624	23 419	844	4,4	8,5	8,3
Zambie	6 508	9 890	10 543	782	4,3	7,1	6,6
Zimbabwe	6 732	7 085	7 817	613	-(7,5)	9,6	10,3
Moyenne	16 811	28 784	31 028	1 414	4,7	6,7	5,9

Source : Division de statistique.

Tableau 2
Versements d'aide publique au développement

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'aide publique au développement exprimés en prix constants de 2011 (en millions de dollars des États-Unis)</i>			<i>Ratio aide publique au développement/revenu national brut (en pourcentage)</i>	<i>Versements au titre de l'aide pour le commerce exprimés en prix constants de 2011 (en millions de dollars des États-Unis)</i>	
	2003	2010	2011	2011	2007	2011
Afghanistan	2 164	6 743	6 711	..		
Arménie	337	362	378	3,5	95	124
Azerbaïdjan	400	166	292	0,5	88	158
Bhoutan	110	141	144	9,0	30	70
Bolivie (État plurinational de)	1 263	719	729	3,1	146	217
Botswana	37	163	121	0,7	15	16
Burkina Faso	760	1 134	996	9,8	264	252
Burundi	316	673	579	24,8	100	122
Éthiopie	2 120	3 723	3 532	11,2	522	650
Ex-République yougoslave de Macédoine	362	198	193	1,9	46	42
Kazakhstan	385	231	213	0,1	111	37
Kirghizistan	268	398	523	9,3	56	131
Lesotho	106	270	259	8,9	19	38
Malawi	703	1 090	804	14,9	122	179
Mali	779	1 157	1 270	12,6	323	479
Mongolie	344	322	340	4,3	72	155
Népal	642	880	892	4,7	127	278
Niger	670	792	646	10,9	103	107
Paraguay	69	110	94	0,4	28	27
République centrafricaine	71	280	272	12,6	30	93
République démocratique populaire lao	422	448	397	5,2	150	157
République de Moldova	160	501	469	6,2	46	114
Rwanda	458	1 097	1 262	20,0	99	304
Swaziland	55	97	125	3,2	11	27
Tadjikistan	201	465	355	5,5	53	129

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'aide publique au développement exprimés en prix constants de 2011 (en millions de dollars des États-Unis)</i>			<i>Ratio aide publique au développement/revenu national brut (en pourcentage)</i>	<i>Versements au titre de l'aide pour le commerce exprimés en prix constants de 2011 (en millions de dollars des États-Unis)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2007</i>	<i>2011</i>
Tchad	352	514	468	5,5	35	59
Turkménistan	38	46	38	0,2	1	3
Ouganda	1 347	1 827	1 582	9,6	539	461
Ouzbékistan	243	244	215	0,5	28	73
Zambie	1 059	970	1 046	5,9	118	178
Zimbabwe	248	782	716	7,4	20	91
Pays en développement sans littoral	16 489	26 544	25 661	4,6	4 355	6 364

Source : Organisation pour la coopération économique et le développement.

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>Pays en développement sans littoral</i>	<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 (en millions de dollars des États-Unis)</i>	<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (en millions de dollars des États-Unis)</i>
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
Afghanistan	..	16,0	..	..	0,2	..	1 280	39
Arménie	68,7	64,3	68,3	11,0	33,4	25,4	..	..
Azerbaïdjan	28,4	14,6	14,9	7,1	1,4	4,9	..	..
Bhoutan	83,9	63,9	65,0	..	13,5	11,1	..	..
Bolivie (État plurinational de)	75,3	32,2	27,6	21,4	9,6	4,9	2 060	2 829
Botswana	7,1	12,2	13,8	1,2	1,4	..	..	..
Burkina Faso	40,9	24,7	23,8	12,0	2,5	..	930	1 230
Burundi	173,5	31,6	26,9	64,2	2,1	3,4	1,366	108
Éthiopie	86,1	24,8	27,2	7,3	3,9	6,1	3 275	3 309
Ex-République yougoslave de Macédoine	40,3	66,4	62,8	13,5	17,1	18,9	..	..
Kazakhstan	79,9	91,9	77,9	34,8	58,3	34,6	..	..
Kirghizistan	115,7	..	..	21,9	22,3	12,0	..	..
Lesotho	58,9	28,7	27,1	5,5	2,1	2,0	..	..
Malawi	130,6	21,1	22,3	6,7	1,7	1,3	1 628	1 596
Mali	73,2	27,4	29,1	6,6	2,5	..	895	2 009
Mongolie	97,5	44,4	32,7	34,1	5,0	2,1	..	..
Népal	50,2	23,5	20,8	10,2	10,5	9,5	..	..
Niger	78,7	23,6	23,7	8,7	2,0	..	1 190	1 074
Paraguay	58,6	28,3	25,7	12,3	4,5	3,6	..	..
République centrafricaine	96,0	29,3	26,5	..	..	..	804	306
République démocratique populaire lao	122,4	84,2	80,3	21,9	13,2	11,5	..	..
République de Moldova	95,4	76,4	72,0	11,5	14,4	12,8	..	..
Rwanda	85,7	16,4	17,5	15,3	2,4	2,1	1 316	519

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<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 (en millions de dollars des États-Unis)</i>	<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (en millions de dollars des États-Unis)</i>
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
Swaziland	20,8	19,9	15,5	1,3	1,9	..	..	..
Tadjikistan	86,7	55,3	51,6	8,4	85,0	49,1	..	100
Tchad	67,6	23,1	21,4	..	..	..	260	..
Turkménistan	31,3	2,9	2,0	..	..	..	..	..
Ouganda	73,4	19,3	23,5	9,8	1,8	1,7	1 950	3 524
Ouzbékistan	53,0	19,1	17,8	..	..	..	..	..
Zambie	162,5	30,8	24,7	43,5	1,9	2,1	3 900	2 770
Zimbabwe	81,2	80,6	64,8	..	..	..	..	..
Pays en développement sans littoral	65,7	44,5	39,9	23,1	27,5	20,9	20 854	19 413

Source : Banque mondiale et Division de statistique.

Tableau 4
Commerce international de marchandises, exportations et importations

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Commerce de marchandises</i>							
	<i>Exportations (en millions de dollars des États-Unis)</i>		<i>Importations (en millions de dollars des États-Unis)</i>		<i>Part des exportations mondiales (en pourcentage)</i>		<i>Indice des termes de l'échange (2000 = 100)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>
Afghanistan	144	376	2 101	6 390	0,00	0,00	111,8	139,1
Arménie	686	1 334	1 280	4 145	0,01	0,01	98,6	117,6
Azerbaïdjan	2 592	34 494	2 626	10 167	0,03	0,19	96,1	207,7
Bhoutan	133	675	249	1 052	0,00	0,00	110,1	134,3
Bolivie (État plurinational de)	1 598	8 332	1 616	7 664	0,02	0,05	98,5	179,1
Botswana	2 810	5 882	2 448	7 272	0,04	0,03	95,2	85,0
Burkina Faso	321	2 352	925	2 406	0,00	0,01	110,4	126,9
Burundi	38	123	157	752	0,00	0,00	89,6	149,1
Éthiopie	496	2 875	2 686	8 896	0,01	0,02	96,6	130,6
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	4 455	2 306	7 007	0,02	0,02	96,6	88,3
Kazakhstan	12 927	87 603	8 409	37 056	0,17	0,48	100,7	236,7
Kirghizistan	582	1 972	717	4 261	0,01	0,01	110,6	108,3
Lesotho	476	1 172	1 121	2 500	0,01	0,01	96,3	77,7
Malawi	525	1 425	786	2 428	0,01	0,01	87,1	9,9
Mali	928	2 391	1 271	3 390	0,01	0,01	121,0	172,1
Mongolie	616	4 818	801	6 598	0,01	0,03	104,8	206,1
Népal	662	919	1 754	5 774	0,01	0,01	97,2	77,7
Niger	352	1 250	622	2 700	0,00	0,01	102,8	169,0
Paraguay	1 242	7 764	2 228	12 316	0,02	0,04	101,4	110,5
République centrafricaine	128	190	118	310	0,00	0,00	99,5	68,8
République démocratique populaire lao	335	2 216	462	2 398	0,00	0,01	100,7	109,4
République de Moldova	790	2 217	1 399	5 191	0,01	0,01	102,1	101,5
Rwanda	63	464	259	1 776	0,00	0,00	99,4	214,9
Swaziland	1 638	1 910	1 519	1 950	0,02	0,01	102,1	110,1

<i>Commerce de marchandises</i>								
<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Exportations (en millions de dollars des États-Unis)</i>		<i>Importations (en millions de dollars des États-Unis)</i>		<i>Part des exportations mondiales (en pourcentage)</i>		<i>Indice des termes de l'échange (2000 = 100)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>
Tadjikistan	797	1 257	881	3 206	0,01	0,01	98,8	99,3
Tchad	601	4 600	790	2 700	0,01	0,03	99,7	229,4
Turkménistan	3 632	13 000	2 512	7 400	0,05	0,07	100,8	239,1
Ouganda	532	2 159	1 375	5 631	0,01	0,01	94,7	110,0
Ouzbékistan	3 189	13 254	2 662	9 953	0,04	0,07	104,2	171,8
Zambie	980	9 001	1 574	7 178	0,01	0,05	94,4	183,1
Zimbabwe	1 670	3 512	..	4 400	0,02	0,02	97,5	105,0
Pays en développement sans littoral	42 848	223 994	49 362	184 868	0,56	1,22	101,1	187,3
Pays en développement de transit	951 738	3 742 802	896 839	3 710 191	12,55	20,46	..	..

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

Tableau 5
Echanges transfrontaliers

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Nombre de documents exigés pour les exportations</i>	<i>Temps de transit pour les exportations (en jours)</i>	<i>Coût d'exportation (en dollars des États-Unis par conteneur)</i>	<i>Nombre de documents exigés pour les importations</i>	<i>Temps de transit pour les importations (en jours)</i>	<i>Coût d'importation (en dollars des États-Unis par conteneur)</i>
Afghanistan	10	74	3 545	10	77	3 830
Arménie	5	13	1 815	8	18	2 195
Azerbaïdjan	8	38	3 430	10	38	3 490
Bhoutan	9	38	2 230	12	38	2 330
Bolivie (État plurinational de)	8	19	1 425	7	23	1 747
Botswana	6	27	2 945	7	37	3 445
Burkina Faso	10	41	2 412	10	47	4 030
Burundi	10	32	2 965	11	46	5 005
Éthiopie	7	42	2 160	9	44	2 660
Ex-République yougoslave de Macédoine	6	12	1 376	6	11	1 380
Kazakhstan	9	81	4 685	12	69	4 665
Kirghizistan	8	63	4 160	10	75	4 700
Lesotho	7	31	1 695	7	35	1 945
Malawi	10	34	2 175	9	43	2 870
Mali	6	26	2 202	9	31	3 067
Mongolie	10	49	2 555	11	50	2 710
Népal	11	41	1 975	11	38	2 095
Niger	8	59	3 676	11	64	3 711
Ouganda	7	33	3 050	9	33	3 215
Ouzbékistan	13	80	4 585	14	99	4 750
Paraguay	8	33	1 440	10	33	1 750
République centrafricaine	9	54	5 491	17	62	5 554
République démocratique populaire lao	10	26	2 140	10	26	2 125
République de Moldova	7	32	1 545	7	35	1 870
Rwanda	8	29	3 245	8	31	4 990
Swaziland	8	18	1 880	8	27	2 085
Tadjikistan	11	71	8 450	11	72	9 800

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Nombre de documents exigés pour les exportations</i>	<i>Temps de transit pour les exportations (en jours)</i>	<i>Coût d'exportation (en dollars des États-Unis par conteneur)</i>	<i>Nombre de documents exigés pour les importations</i>	<i>Temps de transit pour les importations (en jours)</i>	<i>Coût d'importation (en dollars des États-Unis par conteneur)</i>
Tchad	8	75	5 902	11	101	8 525
Zambie	6	44	2 765	8	56	3 560
Zimbabwe	8	53	3 280	8	73	5 200
Moyenne des pays en développement sans littoral	8	42	3 040	10	48	3 643
Moyenne des pays en développement de transit	8	23	1 268	8	27	1 567

Source : Banque mondiale, *Doing Business 2013 : Des réglementations intelligentes pour les petites et moyennes entreprises*.

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>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	
Afghanistan	0,1	0,0	0,8	54,3	4,6
Arménie	18,4	18,6	3,7	103,6	..
Azerbaïdjan	11,2	18,1	12,6	108,7	50,8
Bhoutan	3,8	3,7	0,4	65,6	21,0
Bolivie (État plurinational de)	6,9	8,7	14,5	82,8	30,0
Botswana	7,2	7,4	24,3	142,8	7,0
Burkina Faso	0,5	0,8	1,8	45,3	3,0
Burundi	0,3		0,9	14,5	1,1
Éthiopie	0,6	1,0	0,1	16,7	1,1
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,9	20,0	38,3	109,4	56,7
Kazakhstan	14,9	26,1	8,9	142,5	44,0
Kirghizistan	7,9	8,9	2,8	104,8	19,6
Lesotho	1,7	1,6	6,2	47,9	4,2
Malawi	0,7	1,1	1,1	25,1	3,3
Mali	0,5	0,7	2,0	68,3	2,0
Mongolie	5,6	6,7	12,8	105,1	20,0
Népal	1,4	2,8	0,3	43,8	9,0
Niger	0,2	0,6	0,7	27,0	1,3
Ouganda	0,2	1,3	2,9	48,4	13,0
Ouzbékistan	6,7	6,9	1,3	91,6	28,6
Paraguay	4,9	5,6	31,2	99,4	23,9
République centrafricaine	0,2	0,1	1,0	25,0	2,2
République démocratique populaire lao	1,2	1,7	2,0	87,2	9,0
République de Moldova	20,3	33,3	12,2	104,8	37,8
Rwanda	0,3	0,4	1,5	40,6	7,0
Swaziland	4,2	4,4	7,8	63,7	20,4
Tadjikistan	3,9	5,4	0,8	90,6	13,0
Tchad	0,1	0,3	0,7	31,8	1,9
Turkménistan	8,1	10,7	0,2	68,8	5,0
Zambie	0,8	0,6	2,2	60,6	11,5
Zimbabwe	2,4	2,8	2,9	72,1	15,7
Moyenne des pays en développement sans littoral	3,0	3,9	3,1	54,5	11,3

Source : Banque mondiale

Tableau 7
Investissements étrangers directs (en millions de dollars des États-Unis)

	2003	2011	2012
Afghanistan	58	83	94
Arménie	121	525	489
Azerbaïdjan	3 285	1 467	2 005
Bhoutan	3	10	16
Bolivie (État plurinational de)	197	859	1 060
Botswana	418	414	293
Burkina Faso	29	42	40
Burundi	0	3	1
Éthiopie	465	627	970
Ex-République yougoslave de Macédoine	113	468	135
Kazakhstan	2 092	13 903	14 022
Kirghizistan	46	694	372
Lesotho	44	132	172
Malawi	66	129	129
Mali	132	556	310
Mongolie	132	4 715	4 452
Népal	15	95	92
Niger	11	1 066	793
Ouganda	202	894	1 721
Ouzbékistan	83	1 467	1 094
Paraguay	25	215	320
République centrafricaine	11	37	71
République démocratique populaire lao	19	301	294
République de Moldova	74	281	159
Rwanda	3	106	160
Swaziland	-(61)	93	90
Tadjikistan	32	11	290
Tchad	713	282	323
Turkménistan	226	3 399	3 159
Zambie	347	1 108	1 066
Zimbabwe	4	387	400
Pays en développement sans littoral	8 904	34 369	34 592

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

Tableau 8
Indicateurs de développement social

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pourcentage de population sous-alimentée</i>		<i>Indice de développement humain</i>		<i>Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1 000 naissances vivantes)</i>		<i>Ratio femmes-hommes pour la participation à la main-d'œuvre</i>		<i>Pourcentage de femmes dans les parlements nationaux</i>	
	2008	2011	2005	2012	2003	2011	2005	2011	2003	2012
Afghanistan	..	..	46,6	49,1	125,9	101,1	0,17	0,20	..	27,7
Arménie	5,0	5,0	73,2	74,4	25,7	17,5	0,75	0,70	3,1	8,4
Azerbaïdjan	5,0	5,0	69,0	70,9	61,0	44,7	0,87	0,90	10,5	16,0
Bhoutan	..	..	64,8	67,6	77,7	53,7	0,82	0,86	9,3	8,5
Bolivie (État plurinational de)	27,5	24,1	64,7	66,9	71,1	50,6	0,75	0,79	18,5	25,4
Botswana	31,9	27,9	50,6	53,0	72,1	25,9	0,88	0,88	17,0	7,9
Burkina Faso	24,4	25,9	52,5	55,9	171,1	146,4	0,85	0,86	11,7	15,3
Burundi	72,4	73,4	47,8	50,9	158,3	139,1	1,02	1,02	18,4	30,5
Éthiopie	43,8	40,2	55,2	59,7	118,2	77,0	0,86	0,87	7,7	27,8
Ex-République yougoslave de Macédoine	5,0	5,0	73,8	75,0	14,3	9,6	0,66	0,62	18,3	30,9
Kazakhstan	5,0	5,0	65,2	67,4	37,9	28,3	0,86	0,86	10,4	24,3
Kirghizistan	8,6	6,4	66,6	68,0	41,8	30,6	0,71	0,71	10,0	23,3
Lesotho	17,0	16,6	44,3	48,7	120,3	86,0	0,82	0,80	11,7	24,2
Malawi	23,0	23,1	49,0	54,8	142,6	82,6	0,92	1,04	9,3	22,3
Mali	9,5	7,9	49,0	51,9	203,0	175,6	0,54	0,53	10,2	10,2
Mongolie	27,6	24,2	66,0	68,8	52,2	30,7	0,85	0,83	10,5	3,9
Népal	20,1	18,0	65,6	69,1	71,6	48,0	0,91	0,92	..	33,2
Niger	13,6	12,6	51,7	55,1	185,7	124,5	0,43	0,44	1,2	13,3
Ouganda	31,0	34,6	50,2	54,5	124,9	89,9	0,96	0,96	24,7	35,0
Ouzbékistan	7,9	6,1	67,2	68,6	57,1	48,6	0,66	0,64	7,2	22,0
Paraguay	16,8	25,5	71,2	72,7	30,8	22,4	0,64	0,67	2,5	12,5
République centrafricaine	32,6	30,0	44,4	49,1	170,7	163,5	0,84	0,85	7,3	12,5

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pourcentage de population sous-alimentée</i>		<i>Indice de développement humain</i>		<i>Taux de mortalité des moins de 5 ans (pour 1 000 naissances vivantes)</i>		<i>Ratio femmes-hommes pour la participation à la main-d'œuvre</i>		<i>Pourcentage de femmes dans les parlements nationaux</i>	
	2008	2011	2005	2012	2003	2011	2005	2011	2003	2012
République démocratique populaire lao	29,4	27,8	64,5	67,8	67,6	41,9	0,97	0,96	22,9	25,0
République de Moldova	5,0	5,0	67,9	69,6	21,1	16,0	0,92	0,85	12,9	19,8
Rwanda	34,2	28,9	52,3	55,7	134,2	54,1	1,02	1,01	25,7	56,3
Swaziland	27,3	27,0	45,9	48,9	125,0	103,6	0,61	0,62	3,1	13,6
Tadjikistan	36,7	31,7	65,4	67,8	85,0	63,3	0,77	0,76	12,7	19,0
Tchad	36,4	33,4	48,1	49,9	183,5	169,0	0,81	0,80	5,8	12,8
Turkménistan	5,0	5,0	64,4	65,2	65,5	52,5	0,63	0,61	26,0	16,8
Zambie	47,5	47,4	44,4	49,4	138,5	82,9	0,86	0,86	12,0	11,5
Zimbabwe	33,9	32,8	44,0	52,7	101,3	67,1	0,92	0,93	10,0	15,0
Moyenne des pays en développement sans littoral	23,6	22,6	57,6	60,6	109,5	80,9	0,78	0,79	12,1	20,2
Moyenne des pays en développement de transit	17,6	16,8	61,2	63,8	58,8	43,7	0,73	0,74	14,03	17,4

Source : Division de statistique.

Tableau 9
Valeur ajoutée générée par le secteur manufacturier et inflation

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Valeur ajoutée générée par le secteur manufacturier (pourcentage du produit intérieur brut)</i>			<i>Inflation, prix moyens à la consommation (variation en pourcentage)</i>	
	2003	2010	2011	2011	2012
Afghanistan	17,1	12,9	13,1	10,4	4,4
Arménie	16,8	10,7	10,6	7,7	2,5
Azerbaïdjan	9,4	5,8	..	7,9	1,1
Bhoutan	7,4	9,1	9,3	8,9	9,7
Bolivie (État plurinational de)	14,7	13,9	13,3	9,9	4,5
Botswana	4,1	4,0	4,2	8,5	7,5
Burkina Faso	14,3	7,8	6,7	2,8	3,6
Burundi	14,5	10,5	10,0	14,9	11,8
Éthiopie	5,7	3,9	3,6	33,2	22,8
Ex-République yougoslave de Macédoine	17,5	14,4	13,9	3,9	5,8
Kazakhstan	15,3	13,1	13,5	8,3	5,1
Kirghizistan	14,6	18,9	20,6	16,6	2,8
Lesotho	21,2	12,8	11,7	5,6	5,3
Malawi	11,9	12,0	11,9	7,6	3,3
Mali	2,8	..	..	3,1	21,3
Mongolie	7,5	7,3	7,1	7,7	5,3
Népal	8,4	6,5	6,4	9,6	4,7
Niger	6,3	..	..	2,9	15,0
Ouganda	7,5	8,3	8,2	18,7	14,1
Ouzbékistan	9,2	9,0	8,6	12,8	12,1
Paraguay	15,0	12,2	11,9	8,3	8,3
République centrafricaine	7,3	..	..	1,2	5,2
République démocratique populaire lao	8,7	7,5	7,6	7,6	4,3
République de Moldova	18,3	12,7	13,5	7,7	0,5
Rwanda	6,8	6,6	6,6	5,7	3,8
Swaziland	39,9	42,6	42,2	6,1	6,3
Tadjikistan	31,3	9,5	8,3	12,4	8,9
Tchad	8,0	..	..	1,9	7,7

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Valeur ajoutée générée par le secteur manufacturier (pourcentage du produit intérieur brut)</i>			<i>Inflation, prix moyens à la consommation (variation en pourcentage)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>
Turkménistan	18,6	..	..	5,3	4,9
Zambie	12,0	8,9	8,4	8,7	6,6
Zimbabwe	13,6	17,9	17,1	3,5	3,7
Moyenne des pays en développement sans littoral	13,1	11,5	11,5	10,0	7,3
Moyenne des pays en développement de transit	14,1	14,1	14,6	7,2	5,8

Source : Banque mondiale, Fonds monétaire international.