



Assemblée générale

Distr. générale
22 juillet 2014
Français
Original : anglais

Soixante-neuvième session

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

Suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

Examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty : répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport est soumis en application de la résolution 68/225 de l'Assemblée générale, par laquelle celle-ci a prié le Secrétaire général de présenter un rapport sur l'examen décennal de l'application du Programme d'action d'Almaty à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra du 3 au 5 novembre 2014 à Vienne. Il a été établi à partir des rapports nationaux et régionaux sur l'application du Programme d'action d'Almaty, des rapports des réunions d'examen régionales organisées en Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique latine, des résultats des 17 réunions préalables à la Conférence qui ont été organisées à ce jour et d'un grand nombre de rapports de fond élaborés avant sa tenue. Il présente une évaluation de l'application du Programme d'action d'Almaty et formule des recommandations sur les mesures à prendre.

* A/69/150.



I. Introduction

1. Trente-deux pays en développement sans littoral, avec une population totale d'environ 450 millions de personnes, sont confrontés à des difficultés particulières qui sont associées à l'absence d'accès territorial direct à la mer, à l'éloignement et à l'isolement par rapport aux marchés internationaux. Leurs échanges internationaux de marchandises dépendent du transit par d'autres pays. Cette dépendance vis-à-vis du transit, qui va souvent de pair avec les formalités à régler au moment du passage des frontières et avec l'insuffisance des infrastructures de transport en transit, augmente fortement les coûts de transport et d'exécution des transactions commerciales, érode leur compétitivité, décourage les investisseurs, réduit leur croissance économique et finit tôt ou tard par limiter leur capacité de promouvoir un développement durable. L'enclavement constitue de ce fait l'un des principaux facteurs responsables de la forte incidence de l'extrême pauvreté et du sous-développement généralisé dont souffrent un grand nombre de pays se trouvant dans cette situation.

2. Le Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit a été adopté en août 2003 à Almaty (Kazakhstan) à l'occasion de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit. L'objectif primordial du Programme d'action d'Almaty était de créer des partenariats en vue de surmonter les problèmes particuliers que connaissent les pays en développement sans littoral du fait de l'absence d'accès territorial à la mer, de leur éloignement et de leur isolement par rapport aux marchés internationaux, et de définir les mesures à prendre dans cinq domaines prioritaires, à savoir les questions fondamentales liées aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, le commerce international et la facilitation des échanges, les mesures d'appui internationales, et la mise en œuvre et l'évaluation.

3. Par sa résolution 68/270, l'Assemblée générale a décidé de tenir une conférence consacrée à l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty, du 3 au 5 novembre 2014 à Vienne. Le mandat de cette conférence est le suivant : a) procéder à une évaluation détaillée de l'application du Programme d'action d'Almaty; b) recenser les politiques internationales, régionales, sous-régionales et nationales efficaces s'agissant du commerce international et de la coopération en matière de transport en transit, et examiner la situation actuelle en ce qui concerne les systèmes de transport en transit à la lumière des perspectives et des difficultés nouvelles et des partenariats récemment conclus ou envisageables, et les moyens d'y faire face; c) réaffirmer l'engagement pris par la communauté internationale de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral en matière de développement et à leurs difficultés, comme demandé lors des grandes conférences et réunions au sommet organisées sous l'égide de l'Organisation des Nations Unies; d) engager la communauté internationale à renforcer son appui et son action en faveur des pays en développement sans littoral et élaborer et adopter, pour les 10 prochaines années, un nouveau cadre pour les partenariats axés sur le développement.

4. Par sa résolution 68/225, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de présenter à la Conférence un rapport sur l'examen décennal complet de l'application du Programme d'action d'Almaty. Les préparatifs de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral ont été pris en charge par des organisations intergouvernementales, des organismes des Nations Unies et le secteur privé. Les pays en développement sans littoral ont procédé à des auto-évaluations et établi des rapports nationaux sur l'application du Programme d'action d'Almaty. À la mi-juin 2014, le Secrétariat avait reçu des rapports nationaux de 24 pays en développement sans littoral. En 2013, trois réunions d'examen régionales ont été organisées par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, avec l'appui des commissions régionales respectives. Ces réunions ont abouti à l'adoption de documents finaux visant à évaluer l'application du Programme d'action d'Almaty au niveau régional. Des réunions d'examen régionales ont également permis de définir un certain nombre de priorités et en ont recommandé l'inclusion dans le document final de la conférence de Vienne. La première session du Comité préparatoire intergouvernemental de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral s'est tenue les 12 et 13 juin 2014, et sa deuxième session aura lieu les 2 et 3 octobre 2014.

5. En ce qui concerne les préparatifs de la Conférence confiés aux organismes des Nations Unies, le Groupe consultatif interorganisations pour les pays les moins avancés, qui comprend des entités du système des Nations Unies jouant un rôle clef, ainsi que des organisations régionales, internationales et autres, a tenu une série de réunions pour coordonner les efforts concertés déployés par le système des Nations Unies et d'autres organisations internationales à l'appui du processus préparatoire, et pour donner des avis sur les préparatifs relatifs aux questions de fond et aux aspects pratiques de la Conférence.

6. Dix-sept réunions préalables à la Conférence ont été organisées avec succès, l'accent étant mis sur les questions de développement qui revêtent une importance cruciale pour les pays en développement sans littoral, notamment en ce qui concerne le commerce international, la facilitation des échanges et l'aide pour le commerce, le financement de routes et de voies ferrées, le rôle des services, le développement des transports, les effets du changement climatique, la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse, la mise au point de technologies de l'information et des communications et la connectivité, et la vulnérabilité des pays en développement sans littoral aux chocs extérieurs. Il y a eu également une réunion de réflexion sur les priorités d'un nouveau programme de développement pour les pays en développement sans littoral et une manifestation destinée à examiner les répercussions, pour ces pays, de l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges. À l'issue de ces réunions préalables à la Conférence, plusieurs questions prioritaires relatives aux pays en développement sans littoral se sont concrétisées.

7. En ce qui concerne les préparatifs effectués par le secteur privé, un comité de direction a été créé et a tenu depuis lors des consultations périodiques dans le but de fournir les contributions du secteur privé à la Conférence. Ce secteur a également participé activement à toutes les réunions préparatoires. Pour veiller à ce que les préoccupations du secteur privé soient pleinement prises en compte, le Comité a mené une enquête conduite en mobilisant la participation des milieux d'affaires dans les pays en développement sans littoral en vue de définir leurs priorités.

Le secteur privé a également organisé des activités parallèles en marge de la première session du Comité préparatoire intergouvernemental.

8. Le présent rapport se fonde sur des rapports intérimaires annuels sur l'exécution du Programme d'action d'Almaty, une synthèse des rapports d'examen nationaux et régionaux, des documents thématiques sur les résultats des manifestations préalables à la Conférence, ainsi que d'autres rapports sur des questions de fond. Une grande partie des travaux d'analyse pris en compte dans le présent rapport se fondent sur des données provenant du système des Nations Unies, de la Banque mondiale et de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). La section II ci-après contient un état récapitulatif des progrès globaux accomplis par les pays en développement sans littoral en termes de développement économique et social. La section III contient un compte rendu approfondi des progrès réalisés dans la mise en œuvre des principales priorités du Programme d'action d'Almaty. Sur la base de cette analyse, la section IV comporte des conclusions et des recommandations pour un nouveau programme d'action. Le rapport comporte également une annexe statistique.

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

9. L'enclavement continue d'empêcher les pays en développement sans littoral de participer pleinement au commerce international et réduit fortement leurs avantages comparatifs. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement estime que le niveau de développement observé dans ceux qui sont dépourvus de littoral est d'environ 20 % inférieur au niveau auquel ils pourraient s'attendre s'ils n'étaient pas enclavés. En 2012, le volume des échanges commerciaux de ces pays ne représentait que 61 % de celui des pays côtiers. Dans sa publication intitulée *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 les pays de transit voisins. Les pays en développement sans littoral dépensaient en moyenne 3 204 dollars pour exporter un conteneur standard de marchandises, alors que les pays de transit ne déboursaient que 1 268 dollars. En outre, alors qu'il en coûtait 3 884 dollars à ces pays pour importer un conteneur de marchandises, la même opération ne coûtait que 1 434 dollars à leurs voisins côtiers.

10. Malgré ces désavantages comparatifs, les pays en développement sans littoral ont fait des progrès tangibles dans les domaines social et économique, notamment en affichant un taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) annuel, qui a atteint 9,0 % en 2006 et 2007. Après le début de la crise financière et économique mondiale, le taux de croissance annuelle du PIB s'est fortement réduit, pour tomber à environ 4,0 % en 2009. Il s'est rétabli brièvement, pour remonter à 7,1 % en 2010, avant de subir rapidement un nouveau repli qui l'a ramené à un niveau plus modeste, soit 5,7 % en 2012. Le PIB par habitant n'a cessé d'augmenter, passant de 939 dollars en 2003 à 1 433 dollars en 2012. Dans 13 pays, les revenus par habitant ont augmenté de plus de 50 %. Trois pays, à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Turkménistan, ont vu leurs revenus doubler depuis le début du Programme d'action

d'Almaty. En dépit de ces progrès, près des deux tiers des pays en développement sans littoral ont un revenu par habitant qui est largement inférieur à 1 000 dollars.

11. L'application du Programme d'action d'Almaty a coïncidé avec des périodes pendant lesquelles on a assisté à une réduction sensible de l'instabilité de la croissance, ce qui dénote une amélioration de la stabilité des résultats en termes de croissance économique. Avant 2003, l'instabilité de la croissance pour les pays en développement sans littoral était telle que les taux fluctuaient de 5,7 points de pourcentage en moyenne. L'ampleur des fluctuations est tombée à 3,6 % pendant la période 2007-2009 avant de remonter légèrement, pour passer à 3,7 % en 2010-2012. Les avantages d'une réduction de l'instabilité sont doubles. Il en résulte tout d'abord une atténuation des incertitudes, ce qui rend les pays en développement sans littoral plus attrayants pour les investisseurs, tant locaux qu'étrangers. En ce sens, il est probable qu'il existe un lien positif entre la réduction de l'instabilité et le potentiel de croissance pour l'avenir. Deuxièmement, les personnes qui font partie de la catégorie la moins favorisée par la répartition des revenus sont en général celles qui sont les plus touchées pendant les récessions et qui bénéficient le moins des phases d'expansion économique. Une réduction de l'instabilité contribue donc à réduire les niveaux de pauvreté absolus et relatifs.

12. L'instabilité de la croissance n'a pas été la seule variable qui a continué de baisser dans les pays en développement sans littoral au cours de la période considérée, car leur taux d'inflation a, lui aussi, accusé une diminution. Depuis 2000-2003, il est tombé d'une moyenne de 13,5 % à 7,0 % en 2010-2012. Cette évolution est attribuable à une meilleure gestion de la politique monétaire et à l'assouplissement de certaines contraintes structurelles qui pèsent sur l'offre et peuvent être imputables à l'isolement géographique.

13. Les pays en développement sans littoral affichent un taux élevé de concentration des échanges par rapport à d'autres groupes de pays. Sur la base de l'indice de diversification du commerce de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), qui reflète la mesure dans laquelle la structure des exportations d'un pays varie par rapport à la moyenne mondiale, celle des pays en développement sans littoral est hautement concentrée, l'indice qu'ils avaient atteint en 2010-2012 étant de 0,77. La structure des exportations des pays en développement de transit et des autres pays en développement était relativement moins concentrée, leurs indices étant de 0,69 et 0,70, respectivement. Au cours de la même période, les pays avancés, avec des exportations beaucoup plus diversifiées, avaient un indice de diversification du commerce de 0,47.

14. La majorité des pays en développement sans littoral sont en train de subir une désindustrialisation progressive. En outre, ils n'ont pas été en mesure de transférer leur production des secteurs traditionnels et faiblement productifs à des secteurs plus productifs. Dans le cas des pays où l'on a observé une augmentation de la part relative du secteur industriel, celle-ci est en grande partie attribuable à l'expansion des sous-secteurs des industries extractives et minières, suivis par celui de la construction, en particulier dans le domaine du développement des infrastructures. La part relative du secteur manufacturier, qui était d'environ 13 % en 2003, a continué de diminuer progressivement pour se situer à une moyenne de 10,7 % entre 2010 et 2012. Une tendance similaire a été observée dans le cas de l'agriculture. Elle met en relief l'inaptitude du Programme d'action d'Almaty à stimuler et entretenir la croissance en termes de création de valeur ajoutée. Outre le fait qu'elle

ralentit la diversification économique, la désindustrialisation compromet la capacité de production et donne un coup d'arrêt aux mutations structurelles, isolant davantage encore les pays en développement sans littoral. Elle les empêche également de participer de manière efficace et utile aux chaînes de valeur mondiales et aux échanges commerciaux internationaux. Face à cette réalité, des idées novatrices sont nécessaires, de même que des politiques de développement industriel robustes. Pour nombre de ces pays, le renforcement du secteur des services reste une priorité, car ce n'est qu'ainsi qu'ils pourront atteindre des niveaux d'efficacité et de croissance satisfaisants dans des domaines plus traditionnels tels que l'éducation, les soins de santé, les services bancaires et les assurances, ainsi que les activités de recherche-développement, le soutien aux entreprises et le tourisme.

15. Lors de ses évaluations des politiques et institutions nationales, la Banque mondiale prend en compte une combinaison de facteurs ayant trait à l'égalité des sexes dans les pays en développement, tels que le respect du droit à une protection égale en vertu de la loi et l'accès aux soins de santé, à l'éducation et aux institutions. Bien que l'on ne dispose pas de données sur ces facteurs pour la période qui a précédé l'adoption du Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral ont accompli des progrès considérables depuis 2005. L'amélioration des résultats observée en matière d'égalité des sexes est reflétée par l'augmentation de la proportion de femmes employées dans le secteur non agricole, qui s'est accrue de presque 6 points de pourcentage depuis le début des années 2000. En moyenne, le respect du principe de l'égalité dans l'éducation a continué de s'améliorer au cours des 10 dernières années. Des augmentations sensibles des taux de scolarisation des filles par rapport aux garçons dans les établissements d'enseignement primaire et secondaire ont été observées entre la période 2004-2006 et la période 2007-2009.

16. L'éducation et l'alphabétisation des jeunes jouent un rôle important dans la création du capital humain dont les pays en développement auront besoin à l'avenir. Les taux d'alphabétisation des jeunes dans les pays en développement sans littoral, exprimés en pourcentage de la population âgée de 15 à 24 ans, se sont améliorés en moyenne de 4,2 points de pourcentage par rapport à 82,7 % en 2000, pour atteindre 86,9 % en 2011. En dépit de ces progrès, les pays en développement sans littoral continuent d'afficher un des taux d'alphabétisation des jeunes les plus faibles de tous les groupes comparables.

17. Le Programme d'action d'Almaty reconnaît explicitement que des programmes de réforme fondamentale des politiques de transit doivent s'accompagner de politiques et stratégies de réduction de la pauvreté conçues pour promouvoir la viabilité. D'une manière plus générale, le but ultime du développement est d'améliorer les conditions de vie, non seulement en termes monétaires, mais également du point de vue de la qualité de vie, de la santé et du bien-être des populations. Dans ce contexte, il est impératif de tenir compte du pourcentage de la population des pays en développement sans littoral qui vit avec moins de 1,25 dollar par jour. Pour les rares pays où des données sur cet aspect sont disponibles, ce pourcentage est tombé d'environ 28 % entre 2000 et 2005 à 21 % entre 2006 et 2011. L'extrême pauvreté reste toutefois une réalité dans les pays en développement sans littoral, dont la moitié font également partie de la catégorie des pays les moins avancés. Des tendances analogues sont reflétées par d'autres indicateurs du développement humain, tels que les taux de mortalité infantile et maternelle, et la prévalence du VIH. D'une manière générale, bien que les pays en développement

sans littoral aient connu des améliorations sensibles, ils ont tendance à obtenir des résultats inférieurs à ceux des autres groupes de pays.

18. Au cours des dernières années d'application du Programme d'action d'Almaty, plusieurs faiblesses structurelles dont souffrent les pays en développement sans littoral ont été mises en lumière, notamment leur extrême vulnérabilité aux chocs sociaux et économiques. Leur économie a non seulement subi le repli le plus marqué à la suite des crises financières et économiques mondiales, mais elle a en outre dû faire face à un ralentissement beaucoup plus prononcé de la croissance des flux de capitaux étrangers, tels que ceux fournis sous la forme d'aide publique au développement (APD) et d'investissements étrangers directs (IED), par rapport aux autres pays. À titre d'exemple, les échanges commerciaux auxquels ont participé les pays en développement sans littoral, exprimés en part de leur PIB, ont diminué de 7 % entre 2008 et 2010, pour s'établir à 78,3 %. Dans le même temps, les pays en développement de transit n'ont connu qu'une contraction de 1,2 %, c'est-à-dire plus facile à supporter, tandis que la moyenne mondiale n'a diminué que de 0,5 %. Le niveau des échanges de marchandises a atteint son point culminant en 2008, lorsqu'il a atteint 72,8 % du PIB des pays en développement sans littoral. En 2009, toutefois, ce taux est rapidement retombé à 58,4 %. Même si ces pays ont été plus durement touchés, les montants nets de l'APD qu'ils ont reçue, exprimés en pourcentage du revenu national brut, sont tombés de 9,6 % en 2007-2009 à 8,5 % en 2010-2011, alors qu'ils ont légèrement augmenté dans les pays en développement de transit et les autres pays en développement.

III. Progrès réalisés par rapport aux priorités du Programme d'action d'Almaty

A. Questions fondamentales relatives aux politiques de transit

19. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, des progrès notables ont été faits dans l'examen des cadres réglementaires applicables au commerce de transit en vue d'éliminer les inefficacités et les obstacles non matériels au transport à travers les frontières, comme suit : une libéralisation des services de transit; une participation plus grande du secteur privé à la gestion des couloirs de transit et au développement des infrastructures; un renforcement des modalités institutionnelles d'appui au transport en transit; l'entrée en vigueur d'accords intergouvernementaux détaillés à la suite de l'adhésion par un nombre encore plus grand d'États aux conventions multilatérales en matière de transit; un resserrement de la collaboration entre les secteurs privé et public; une coopération plus large aux niveaux bilatéral, régional et international; et un recours à des échanges de données électroniques. Nombre de pays en développement sans littoral examinent leur législation douanière pour veiller à une certaine uniformité entre États voisins, y compris au niveau des normes et procédures internationales. Ils harmonisent de plus en plus leurs politiques, procédures et pratiques en matière de transports avec les pays de transit et instaurent, adoptent et appliquent davantage d'accords régionaux ou sous-régionaux en matière de facilitation du transit. Les procédures aux frontières ont été rationalisées et harmonisées et des facilitations sont accordées, ce qui permet d'accroître l'efficacité des opérations et de réduire les délais.

20. Les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit ont pris des mesures pour établir des mécanismes institutionnels visant à coordonner et renforcer les initiatives en matière de facilitation du transport en transit. Nombre d'entre eux ont mis en place des comités nationaux de facilitation du transport en transit, au sein desquels sont représentés le secteur public et le secteur privé, tels qu'un comité de facilitation des transports au Mali, un comité national de facilitation du commerce au Botswana, au Burkina Faso, en République centrafricaine et en Zambie et un comité de facilitation des transports en Arménie, en Azerbaïdjan, au Kirghizistan, en Mongolie, au Népal, au Swaziland, au Tadjikistan et au Tchad, tandis que le Kazakhstan a établi un comité national chargé du transit et le Bhoutan un comité de facilitation du commerce national. Ces organes favorisent une coordination efficace entre les différentes entités chargées de faciliter les échanges et les transports internationaux, mais le plus grand obstacle consiste à les rendre efficaces et à les doter de capacités opérationnelles en matière de coordination.

21. Les pays en développement sans littoral engagent le secteur privé à participer à la facilitation du commerce et à l'élaboration d'une politique en matière de transit. Par exemple, tous les membres de l'Union douanière d'Afrique australe, y compris le Botswana, le Lesotho et le Swaziland, qui sont enclavés, ont mis en place un forum régional douanes-milieus commerciaux, qui comprend la participation du secteur privé afin de resserrer les liens entre l'administration des douanes et les commerçants. À l'échelle nationale, le Malawi et la Mongolie ont intégré les politiques de partenariats public-privé qu'ils promulguent pour favoriser la participation du secteur privé à la fourniture de services et à la mise en place d'infrastructures. Le Swaziland a créé nombre de comités nationaux qui se réunissent régulièrement pour promouvoir le dialogue et la coopération entre les secteurs public et privé sur les questions de formulation de politiques et de procédures adéquates en matière de transit.

22. Au niveau national, des initiatives ont été prises pour briser le monopole des sociétés ferroviaires dans certains pays en développement sans littoral et ouvrir la porte à la concurrence du transport routier. Dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit, les sociétés ferroviaires nationales rivalisent désormais sur un pied d'égalité avec les transporteurs routiers, et l'État fait désormais obligation à la compagnie de chemins de fer d'observer les principes du droit commercial. Par exemple, en Afrique de l'Ouest, la ligne de chemin de fer Dakar-Bamako est exploitée depuis 2003 par une société privée. L'Afrique du Sud a entrepris des réformes pour assurer une plus grande participation du secteur privé au développement et à l'entretien des infrastructures. Les pays en développement sans littoral et de transit d'Asie ont également pris des mesures pour libéraliser les services de transit.

23. De plus en plus d'organismes professionnels sont constitués dans le secteur privé tels que les associations de transporteurs routiers ou les associations de transitaires, pour créer des instances de représentation et de dialogue avec les autorités afin d'encourager la défense de leurs intérêts communs et d'améliorer la législation du transport en transit. Ces organismes professionnels sont affiliés à des fédérations régionales et sous-régionales qui représentent et défendent les intérêts de leurs membres. Ces réformes ont également favorisé un resserrement de la coopération et de la collaboration entre les secteurs public et privé.

24. Les conventions internationales relatives au transport en transit ainsi que les accords régionaux et sous-régionaux ratifiés par les pays en développement sans littoral et de transit sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et la paperasserie. Plus d'une cinquantaine de conventions des Nations Unies ont trait au transport international et à la facilitation du commerce. Sept d'entre elles revêtent une importance particulière du fait qu'elles fournissent un niveau minimum d'harmonisation internationale sur le plan du commerce de transit et du passage des frontières pour les pays en développement sans littoral, comme indiqué par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) dans sa résolution 48/11 (Modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation). Il existe d'autres conventions internationales pertinentes, telles que la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (1999), qui a été révisée. L'adhésion des États à ces conventions internationales clefs est faible, comme on peut le constater dans le tableau 1 ci-après.

25. Il faut veiller tout particulièrement à aider les pays en développement sans littoral et de transit à devenir parties à ces importants instruments juridiques. À cet égard, les commissions économiques régionales et autres organismes spécialisés peuvent fournir un appui technique aux pays en développement sans littoral et de transit. Elles peuvent accroître l'aide au renforcement des capacités, y compris des programmes de formation pour sensibiliser toutes les parties prenantes, leur faire comprendre la procédure d'adhésion aux conventions internationales et les conséquences qui en découlent, dans le cadre de la facilitation des transports en transit.

Tableau 1
État des signatures et des ratifications par les pays en développement sans littoral aux conventions des Nations Unies

<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)	6	3
Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	6	3
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	11	3
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)	10	2
Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (1999) qui a été révisée	14	15

Source : www.unece.org/fr/trans/conventn/legalinst_fr.html et www.wcoomd.org/fr/topics/facilitation/instrument-and_tools/conventions/pf_revised_kyoto_conv/instruments.aspx.

26. À l'échelle régionale et sous-régionale, au fil des ans, les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit ont mis en place des accords visant à faciliter le transport en transit et le commerce de transit dans leurs régions économiques respectives. Des décisions ont été prises et des modifications ont été apportées à ces accords, afin de renforcer la facilitation et l'intégration du transport en transit.

27. En Asie, des progrès considérables ont été accomplis pour ce qui est d'élaborer et d'appliquer l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique, adopté en 2003, qui est entré en vigueur en 2005, et l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, mis en place en 2006 et entré en vigueur en 2009. L'Accord intergouvernemental sur les ports secs a été adopté et ouvert à la signature à Bangkok en novembre 2013. Au 11 juillet 2014, 15 pays l'avaient signé et 2 l'avaient ratifié (République de Corée et Thaïlande). Au cours de la période visée par le rapport, d'autres accords pertinents ont été adoptés en Asie pour faciliter le transport et le commerce de transit dans la région. Par exemple, en 2012, les États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération ont achevé leurs négociations sur un projet d'accord et ses annexes, visant à la facilitation des transports routiers internationaux, par lequel deux ports maritimes supplémentaires en Chine et en Fédération de Russie seront accessibles au trafic en transit, en provenance et à destination de l'Asie centrale.

28. Grâce à l'Union douanière entre le Kazakhstan, le Bélarus et la Fédération de Russie, constituée en 2010, le temps que prennent les camions pour quitter le Kazakhstan et entrer en Fédération de Russie a été réduit considérablement pour passer de sept à deux heures. Parmi les pays membres du Bassin du Mékong, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam ont signé en 2012 un mémorandum d'entente modifié pour prolonger les routes du couloir économique est-ouest jusqu'à leurs capitales respectives. Cette initiative élargira la portée géographique des services de transport et permettra aux opérateurs d'avoir une certaine souplesse en ce qui concerne les voies de transport terrestres.

29. Les Ministres des transports et d'autres représentants du gouvernement de haut niveau de la région euroasiatique ont signé en février 2013 à Genève une déclaration commune sur la promotion du transport ferroviaire entre l'Europe et l'Asie et des activités menées à cette fin : elle concerne les pays traversés par les lignes de transport ferroviaires euroasiatiques, qui se sont engagés en faveur d'une collaboration visant à mettre en place les modalités juridiques régissant les chemins de fer, comparables à celles qui existent pour les autres modes de transport (terrestre, aérien et maritime, y compris les voies de navigation intérieure) pour permettre le transport des marchandises et des conteneurs par voie ferroviaire dans tous ces pays au moyen d'un contrat de transport, d'un avis d'expédition et d'une responsabilité uniques.

30. La région Afrique a fait des progrès en vue de l'établissement d'un accord intergouvernemental visant à l'harmonisation des normes pour le réseau de la Route transafricaine. Les Ministres des transports des pays membres de l'Union africaine, réunis à la troisième session de la Conférence, qui s'est tenue en avril 2014, ont adopté l'accord ainsi que la Charte africaine pour la sécurité routière et en vue du développement du réseau ferroviaire en Afrique. Les commissions économiques régionales en Afrique s'emploient à obtenir une plus grande consolidation et harmonisation de leurs politiques et programmes. Par exemple, les chefs d'État et de

gouvernement de la Communauté d'Afrique de l'Est, du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) et de la Communauté du développement de l'Afrique australe (SADC) ont signé une déclaration en vue du lancement de négociations pour la mise en place d'une zone de libre-échange tripartite, qui renforcera et élargira l'intégration économique, y compris la simplification et l'harmonisation des procédures et de la paperasserie douanière; l'harmonisation de la catégorisation des marchandises; et l'application de principes de gestion intégrée à la mise en place de postes frontière intégrés d'inspection commune.

31. En Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et l'Union économique et monétaire ouest-africaine sont de plus en plus proches et ont adopté un programme commun d'action sur un certain nombre de questions, notamment la libéralisation des échanges et la convergence des politiques macroéconomiques. En Afrique centrale, la Communauté économique des États de l'Afrique centrale et la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale s'emploient activement à harmoniser leurs programmes. Tous ces efforts, notamment dans les domaines des transports, des communications et des douanes, contribueront à faciliter le transport en transit et les échanges, pour les pays en développement sans littoral.

32. Dans la région de l'Afrique, des accords ont été signés en fluidifier les opérations dans certains couloirs de transit. Par exemple, l'instrument juridique pour l'Accord de transit et de transport du Corridor nord entre le Burundi, le Kenya, l'Ouganda, la République démocratique du Congo et le Rwanda, adopté en 2007, est une version actualisée de l'accord de 1985 qui avait un mandat élargi et tenait compte du fait que la situation était susceptible d'évoluer dans la région. L'Accord entre le Burundi, l'Ouganda, la République démocratique du Congo, la République-Unie de Tanzanie et le Rwanda, qui portait création de l'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central, a été adopté en 2006 et vise à l'utilisation de leur couloir comme la route la plus efficace en vue du transport terrestre de marchandises entre les États partenaires. Les États contractants ont accepté de s'accorder réciproquement un droit de transit par leurs territoires respectifs et de prévoir un ensemble de facilités, de règlements et de procédures à cette fin, sans opérer de distinction.

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

34. Les accords bilatéraux restent l'outil prédominant pour faciliter le transport en transit par voie terrestre, même dans les zones de forte intégration régionale. Ils sont nécessaires en vue de l'application des dispositions locales, comme les procédures communes et les heures d'ouverture des postes frontière. Il existe plusieurs exemples d'accords bilatéraux de ce type. La Chine et la Mongolie ont renouvelé en juin 2011 leur accord sur le transport routier international et son protocole, ce qui a permis l'ouverture de 36 voies de transport à travers 13 postes frontière entre les deux pays et l'introduction de permis d'entrées multiples à long terme pour le transport des marchandises, afin de compléter les permis existants d'entrée unique, à court terme. En août 2012, le Kazakhstan et le Kirghizistan se sont employés à

simplifier les formalités et les procédures à leurs postes frontière grâce à la mise en place de points intégrés d'inspection commune pour les véhicules et les marchandises, en vue du passage aux postes frontière, à la suite de l'accord entre les Gouvernements kazakh et kirghize sur des contrôles conjoints à leurs frontières respectives, signé en 2006.

35. Le Botswana et la Namibie ont négocié un accord sur la mise en place d'un guichet unique aux postes frontière de Mamuno et du Trans-Kalahari. L'Éthiopie a signé des traités sur l'utilisation des ports et des services en vue de l'exportation et de l'importation de marchandises et de l'instauration d'une coopération en matière de transport maritime avec Djibouti, le Soudan et le Yémen. Le Malawi dispose d'accords bilatéraux sur le transit et les transports par voie aérienne, terrestre, maritime et ferroviaire avec l'Afrique du Sud, le Mozambique, la République-Unie de Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe. Bien que les accords bilatéraux soient fréquents, une étude de la Banque mondiale portant sur 70 accords bilatéraux a révélé que certains étaient trop élaborés, voire vains, du fait qu'ils introduisaient des rigidités sur le plan de l'application, s'écartaient des pratiques optimales internationales ou défendaient des intérêts corporatistes. Une autre étude permet de constater que certains accords bilatéraux étaient en place depuis plus longtemps que les accords régionaux et conservaient des clauses désuètes de partage du fret qui n'étaient pas conformes aux principes généraux du transit douanier ni propices à l'efficacité du transit dans l'ensemble. Il est important que les pays en développement sans littoral et leurs voisins de transit reçoivent une aide en vue d'adopter une démarche plus globale pour ce qui est de formuler des accords bilatéraux fondés sur les conventions, les pratiques optimales et les normes internationales.

36. Au cours de la période considérée, les pays en développement sans littoral et de transit ont appliqué un plus grand nombre de mesures qui diminuent considérablement les coûts des transactions commerciales et les délais aux points de passage frontaliers. Certaines comprennent le recours à la technologie de l'information telle qu'un Système douanier automatisé pour la saisie, le contrôle et la gestion, des postes intégrés d'inspection commune comme celui de Chirundu (à la frontière entre la Zambie et le Zimbabwe) qui a réduit de 9 jours à 9 heures le nombre d'heures consacrées au passage de la frontière. D'autres comprennent l'assurance responsabilité civile automobile au tiers comme la « carte jaune » pour la région de la COMESA; la diminution du nombre de barrages routiers; l'introduction de systèmes de surveillance électronique; la prolongation de l'horaire de travail (Burundi, Swaziland); l'emploi d'un document administratif unique pour dédouaner les marchandises (Burkina Faso, Lesotho, Paraguay, Swaziland et Tchad); et l'utilisation de plus en plus fréquente des systèmes électroniques pour dédouaner les marchandises.

37. Les pays en développement sans littoral recourent majoritairement à des technologies de l'information et des communications aux frontières. Certains recourent à l'informatisation grâce à des systèmes douaniers automatisés pour la saisie, le contrôle et la gestion, notamment les pays suivants : Afghanistan, Botswana, Burkina Faso, Burundi, État plurinational de Bolivie, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Lesotho, Malawi, Mali, Népal, Niger, Ouganda, République centrafricaine, République de Moldova, République démocratique populaire lao, Rwanda, Tchad, Swaziland, Zambie et Zimbabwe (en tout 21 pays en développement sans littoral). Le Paraguay a également informatisé son système grâce à l'utilisation d'un autre programme. Nombre de pays

en développement sans littoral ont introduit ou prévoient d'introduire des postes frontière intégrés d'inspection commune dans les pays suivant : Arménie, Azerbaïdjan, Burkina Faso, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouganda, Ouzbékistan, Paraguay, République de Moldova, République démocratique populaire lao, Rwanda, Tadjikistan et Zambie. Plusieurs affichent de bons résultats économiques après la mise en place de guichets uniques.

38. D'après diverses études, le nombre de jours que les pays en développement sans littoral consacrent à l'importation de marchandises a baissé pour passer de 57 en 2006 à 47 en 2014 et le nombre de jours qu'ils consacrent à l'exportation est passé de 48 à 42 jours au cours de la même période. Malgré ces résultats remarquables, il faudrait en faire plus dans ce domaine prioritaire pour réduire encore davantage le temps consacré à ces activités.

B. Construction et entretien de l'infrastructure

39. Les pays en développement sans littoral ont déployé des efforts considérables pour améliorer les transports intérieurs et vers les pays voisins en développant et en mettant à niveau les différents réseaux. Des progrès ont ainsi été réalisés en ce qui concerne le transit routier, qui représente pour la plupart de ces pays le principal mode de transport vers les ports maritimes les plus proches. Au niveau régional, en Asie, quelque 6,5 % du réseau routier, qui est actuellement long d'environ 141 000 kilomètres et passe par 32 États membres, a été mis à niveau entre 2006 à 2010. En dépit de ces progrès, en 2010, quelque 11 915 kilomètres (8 % du total) de routes ne satisfaisaient pas aux normes minimales souhaitables. Une étude de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a montré que près des deux tiers des 11 915 kilomètres de routes relevaient de la catégorie III en Afghanistan, en Mongolie, au Myanmar, au Pakistan et au Tadjikistan (voir E/ESCAP/70/5).

40. En Afrique, des progrès majeurs ont été réalisés sur la route transafricaine, longue de 54 120 kilomètres répartis en neuf voies. L'infrastructure routière des principales voies utilisées pour le transport a été développée. Les organisations économiques régionales ont mis à niveau les tronçons relevant de leurs sous-régions et construit plusieurs voies qui faisaient défaut. Des avancées ont été enregistrées pour ce qui était du projet de construire les voies manquantes de la route transsaharienne, qui relierait l'Algérie et le Niger. Les travaux ont également concerné la rénovation de 220 kilomètres de la route Tanzam en République-Unie de Tanzanie et la construction du pont de South Rukuru au Malawi et de la route reliant Addis-Abeba à Nairobi et Mombasa, au Kenya. Toutefois, dans l'ensemble, les progrès ont été lents et la route transafricaine se caractérise toujours par l'absence de certaines voies et le manque d'entretien de tronçons essentiels. Pour offrir suffisamment de liaisons, le réseau routier régional devrait être long de 100 000 kilomètres.

41. En 2010, l'Union africaine a lancé le Programme de développement des infrastructures en Afrique, qui doit permettre de coordonner les efforts déployés en faveur du développement des infrastructures et l'emploi des ressources. Le Programme comprend des projets d'équipement prioritaires en matière d'énergie, de transport, de ressources en eau transfrontalières et d'informatique et de communication, qui sont exécutés dans le cadre du plan d'action prioritaire pour la période allant de 2012 à 2020. Le coût de ces projets est évalué à 67,9 milliards de

dollars, dont 24,4 milliards de dollars pour les projets d'équipement concernant le transport.

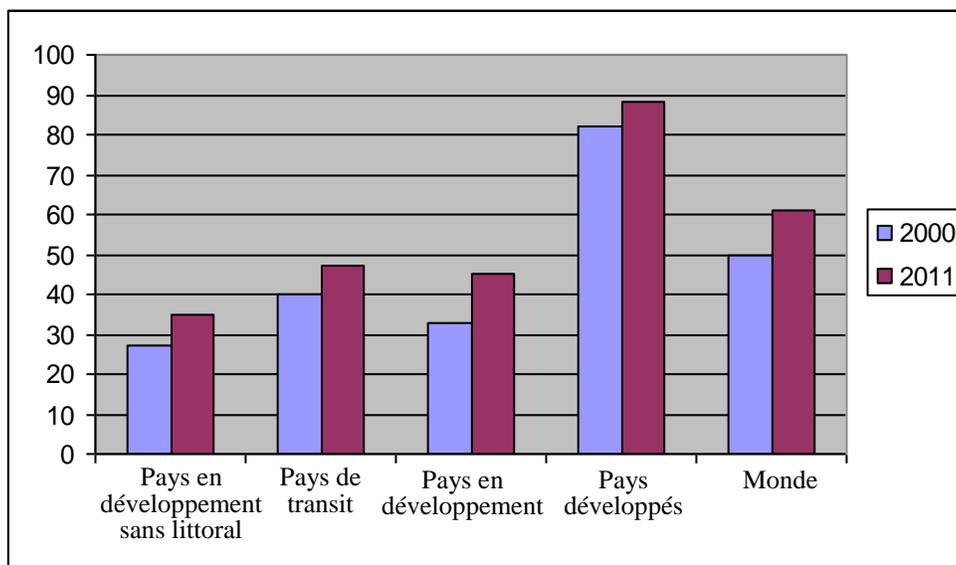
42. En Amérique du Sud, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud a permis de coordonner le développement de l'infrastructure des transports, de l'énergie et des télécommunications dans le région. En décembre 2012, 474 projets établis dans le cadre de l'Initiative concernaient les transports, la plus grande part (47,5 %) étant des projets de route et la plus petite part (3 %) étant des projets de transport multimodal.

43. Au niveau national, pendant la période considérée, les pays en développement sans littoral ont engagé des projets de construction de routes, l'objectif étant de développer leur réseau et de le mettre à niveau. Par exemple, le système routier burkinabé est passé de 9 500 kilomètres en 1998 à 15 272 kilomètres en 2010 et la longueur totale de routes asphaltées a augmenté de 50 % pendant cette période. Au Tchad, la longueur totale des routes à revêtement en dur est passée de 557 kilomètres en 2002 à 1 616 kilomètres en 2012. En Éthiopie, la longueur totale du réseau routier national est passée de 37 018 kilomètres en 2002-2003 à 56 190 kilomètres en 2011-2012. En République démocratique populaire lao, plus de 3 000 kilomètres de route ont été rénovés ou sensiblement améliorés ces 10 dernières années. En Azerbaïdjan, plus de 7 000 kilomètres de route ont été construits ou rénovés pendant la période considérée. Au Tadjikistan, 1 650 kilomètres de route ont été construits ou mis à niveau, ce qui a amélioré les transports entre Douchanbé et les postes frontière avec la Chine, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan. Pour un budget total de plus de 23 milliards de dollars, le Kazakhstan réalise 61 projets d'équipement, y compris la reconstruction et la rénovation de 20 000 kilomètres de route. La Mongolie réalise des projets de construction de route, dont certains ont été menés à bien. En 2012 et 2013, par exemple, 1 820 kilomètres de route ont été construits au total.

44. Comme l'ont dit les pays en développement sans littoral dans leurs rapports nationaux, l'essentiel du financement de la construction et de l'entretien des routes est assuré dans le cadre des budgets gouvernementaux ordinaires, de partenariats de développement et de fonds routiers approvisionnés par des péages, des redevances pétrolières et des allocations budgétaires. Les pays en développement sans littoral ci-après ont, par exemple, indiqué dans leurs rapports nationaux qu'ils utilisaient des ressources issues de fonds routiers institutionnalisés : Botswana, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Lesotho, Malawi, République démocratique populaire lao, République de Moldova, Tchad, Zambie et Zimbabwe. Certains pays ont créé des organismes routiers indépendants des ministères concernés, dont la responsabilité première est d'attribuer les contrats de sous-traitance relatifs aux activités de travaux publics.

45. Dans les pays en développement sans littoral, la proportion de routes à revêtement en dur s'est accrue depuis 2003 mais reste faible, neuf de ces pays seulement ayant plus de 50 % de routes à revêtement en dur et huit pays de 20 % à 49 %. Par rapport à d'autres groupes de pays, ils ont le plus faible pourcentage de routes à revêtement en dur, derrière les pays en développement de transit, comme le montre la figure 1.

Figure 1
Pourcentage de routes à revêtement en dur



Source : Base de données de la Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies.

46. Les chemins de fer demeurent un moyen de transport trop peu utilisé par les pays en développement sans littoral, seulement 10 d'entre eux ayant 1 000 kilomètres ou plus de voies ferrées pour le fret. Le réseau ferré transasiatique est long de 117 500 kilomètres et dessert 28 pays membres, quelque 10 500 kilomètres de tronçons (9 %) faisant défaut. Des progrès ont été réalisés dans la planification et la construction de tronçons manquants en Azerbaïdjan, en Mongolie, en Ouzbékistan et en République démocratique populaire lao. Au Kazakhstan, en Mongolie, en Ouzbékistan et au Turkménistan, le réseau ferré a été développé et davantage utilisé. En Afrique, il est long de 74 775 kilomètres, est très peu dense et dessert principalement l'Afrique du Nord et l'Afrique australe. Quelque 26 362 kilomètres de voies ferrées font défaut. Peu de progrès ont été réalisés dans ce sous-secteur, mais quelques projets sont relancés en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale, en Afrique de l'Est et en Afrique australe. En Amérique du Sud, des avancées ont été enregistrées en matière d'intégration ferroviaire. Au Paraguay, le transport ferroviaire est actuellement repensé et l'accent est mis sur la construction de couloirs de fret intégrés, d'anciennes voies n'étant plus utilisées.

47. Les principaux obstacles auxquels se heurte le développement des réseaux ferroviaires sont notamment les suivants : insuffisance des ressources investies dans la construction de tronçons manquants, insuffisance des capacités et des équipements nécessaires pour réguler le trafic, manque de matériel roulant, notamment de locomotives, et différence des écartements des rails, qui oblige à charger et décharger fréquemment les marchandises, ce qui aggrave les retards et renchérit le coût du transport. Du fait de la concurrence croissante avec le secteur routier, les compagnies ferroviaires connaissent une croissance lente, voire négative.

48. Le transport fluvial ou par voies navigables intérieures joue un rôle majeur dans le transport de marchandises dans l'État plurinational de Bolivie, au Kazakhstan, au Paraguay, en République centrafricaine, en République démocratique

populaire lao et au Tchad. Parmi les principaux défis à relever dans ce domaine figurent la nécessité d'améliorer la navigabilité de certains cours d'eau et l'impossibilité d'emprunter certaines rivières pendant la saison sèche en raison de la faiblesse du niveau des eaux.

49. Le développement des réseaux routier, ferroviaire et fluvial devrait être complété par la mise en place simultanée d'infrastructures de soutien, qui garantiront non seulement la sécurité des routes, des voies ferrées et des voies navigables intérieures, mais permettront également à des sociétés locales de participer aux services offerts le long des réseaux, ce qui favorisera la création de couloirs de développement.

50. Des progrès ont été réalisés dans la création de ports secs dans toutes les régions pendant la période considérée. Les pays en développement sans littoral ci-après ont construit ou construisent actuellement des ports secs : Burkina Faso, Éthiopie, Kazakhstan, Lesotho, Mali, Népal, Ouganda, Ouzbékistan, Paraguay et Swaziland.

51. Un essor du fret aérien a été observé dans certains pays en développement sans littoral. Toutefois, la demande est limitée par le coût, le fret aérien étant généralement de 4 à 5 fois plus cher que le transport routier et 12 à 13 fois plus cher que le transport maritime. Le transport aérien appuie de façon non négligeable les secteurs du tourisme et du déplacement des passagers dans de nombreux pays en développement sans littoral. Le nombre de vols enregistrés au départ de ces pays a augmenté, passant d'environ 200 000 en 2003 à quelque 362 800 en 2013. Les principales difficultés rencontrées par les pays en développement sans littoral en ce qui concerne l'industrie du transport aérien sont l'importance du coût de l'infrastructure et de l'entretien, de la rénovation et du remplacement des vieux avions auxquels s'ajoutent le manque de compétences et l'insuffisance de terminaux modernes. Ces éléments freinent le transport aérien de marchandises de grande valeur ou dont la nature veut qu'elles soient livrées rapidement, comme les documents, les médicaments, les vêtements, les produits de consommation électroniques, les denrées agricoles périssables et les produits de la mer. L'augmentation du prix du carburant a également freiné l'augmentation du fret aérien.

52. Les oléoducs sont le moyen de transport le plus rentable du pétrole brut et de ses produits dérivés. L'Arménie, l'État plurinational de Bolivie, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, la République de Moldova, le Tchad et le Turkménistan ont développé leur réseau d'oléoducs et de gazoducs pendant la période considérée.

53. Les pays en développement sans littoral ont réalisé des progrès remarquables en ce qui concerne l'infrastructure de télécommunication, notamment la connexion à Internet et la téléphonie cellulaire, comme le montre le tableau 7 de l'annexe du présent rapport. Ces progrès ont été rendus possibles grâce à la libéralisation du secteur des communications et à l'augmentation des investissements du secteur privé qui s'en est suivie. En dépit de cette percée, les pays en développement sans littoral restent à la traîne des pays en développement en ce qui concerne l'accès à Internet à haut débit, alors même que cette technologie pourrait contribuer de façon décisive à accroître la connexion, à améliorer la compétitivité des entreprises et à faciliter le commerce international. L'amélioration de l'informatique et des communications dans les pays en développement sans littoral passe prioritairement par le développement de l'accès aux réseaux internationaux de câbles sous-marins en fibres optiques de grande capacité, qui permettront de proposer des services téléphoniques internationaux à bas prix, par l'accès à Internet à haut débit et par la

mise en place de réseaux centraux à haut débit à même de couvrir les villes et les localités d'un même pays et de promouvoir le partage de l'infrastructure entre les secteurs du transport, de l'énergie et de l'informatique et des communications, en collaboration avec les pays de transit voisins.

54. Une infrastructure énergétique fiable, moderne et abordable est essentielle pour réduire les retards pris dans le transport des marchandises des pays en développement sans littoral et renforcer les capacités productives. Les économies de ces pays ont des taux d'électrification très variables. Bien que des améliorations notables aient été constatées en matière d'électrification ces 10 dernières années, il reste beaucoup à faire dans la plupart de ces pays pour que les besoins en infrastructures énergétiques de base soient satisfaits. De plus, il apparaît, au vu des données les plus récentes concernant la région africaine, que les pays africains ont subi en moyenne 8,6 pannes d'électricité par mois en 2012. Ces coupures de courant sont largement dues à l'absence d'interconnexion régionale des réseaux électriques et à la situation de pénurie des pays touchés.

55. Le secteur public ne peut pas combler à lui tout seul le manque de financement des infrastructures. Il faut, pour combler ce manque, développer la coopération sous-régionale et régionale en matière de projets d'infrastructure, doper les budgets nationaux et l'aide au développement international et renforcer le rôle du secteur privé. Il importe également d'expérimenter des mécanismes de financement innovants, notamment les partenariats public-privé et les obligations relatives à l'infrastructure et aux diasporas. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient également envisager de mettre en place des initiatives de partage d'infrastructures multisectorielles, par exemple pour les routes, l'électricité et les communications, de façon à réduire les besoins de financement. Les fonds d'infrastructure régionaux pourraient servir à l'avenir de vecteurs de mobilisation de ressources pour le développement de l'infrastructure régionale. Par exemple, en 2010, les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et la Banque asiatique de développement ont créé le Fonds d'infrastructure de l'ASEAN, assorti d'une base initiale fondée sur l'équité de 485 millions de dollars, dont 335 millions de dollars provenaient des États membres de l'ASEAN et 150 millions de dollars, de la Banque asiatique de développement.

C. Échanges internationaux et facilitation du commerce

56. Le Programme d'action d'Almaty reconnaît le rôle joué par le commerce en tant que moteur de croissance lorsqu'il s'agit d'assurer le développement économique. En 2003, la valeur des exportations de marchandises en provenance des pays en développement sans littoral a légèrement dépassé 44 milliards de dollars, et n'a représenté qu'une proportion négligeable, soit 0,58 %, du volume mondial. En 2013, la part de ces pays dans les exportations mondiales de marchandises avait plus que doublé, pour atteindre 1,2 %. En prix courants, les recettes d'exportation de marchandises avaient plus que quintuplé, pour atteindre 227,8 milliards de dollars. Par rapport à d'autres groupes de pays, ce sont eux qui ont connu la croissance la plus rapide en ce qui concerne les exportations de marchandises. À titre d'exemple, alors que les recettes de ces pays provenant des exportations de marchandises ont augmenté de 415 % au cours de la période de 10 ans considérée, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement ont enregistré une croissance de 366 % et 148 %, respectivement.

L'examen des données ventilées sur ces exportations révèle des disparités importantes : plus de 65 % des recettes provenant des exportations de marchandises entre 2010 et 2012 sont allées dans les coffres de quatre pays seulement.

57. Il y a donc des raisons de penser que le Programme d'action d'Almaty a, dans une certaine mesure, réussi à promouvoir la participation des pays en développement sans littoral au commerce international. À l'exception du Lesotho, du Népal, de la République centrafricaine, du Swaziland et du Tadjikistan, les recettes provenant des exportations de marchandises ont plus que doublé pour tous les pays pendant la décennie qui s'est écoulée après le lancement du Programme d'action d'Almaty. Elles ont été particulièrement élevées dans les cas de l'Azerbaïdjan, du Rwanda, de la Zambie, de la République démocratique populaire lao, de l'État plurinational de Bolivie, de la Mongolie, du Burkina Faso et du Kazakhstan. Une autre observation importante est qu'un taux de croissance élevé a été enregistré tant par les pays en développement sans littoral riches en ressources que par ceux qui en sont largement dépourvus. Il est également important de souligner, une fois de plus, le déséquilibre régnant à l'intérieur du groupe dont ils font partie; en effet, en 2012, plus de la moitié des exportations de marchandises de ce groupe provenait de deux pays seulement.

58. Le rôle primordial accordé aux produits de base pour stimuler la croissance économique, tout en étant important, implique certaines contraintes. Par exemple, les cours relatifs des produits de base suivent généralement une tendance négative, ce qui, par voie de conséquence, entraîne une détérioration des termes de l'échange pour les pays tributaires de produits de base. Cela signifie que pour ces pays, les prix à l'importation augmentent plus rapidement que les prix à l'exportation, toutes choses restant égales. Au fil du temps, il faudra disposer de quantités croissantes de produits agricoles ou minéraux (exportations) pour acheter des biens manufacturés (importations). Effectivement, depuis 2000, les termes de l'échange des pays en développement sans littoral ont baissé de 84 %. Au cours de la même période, les termes de l'échange des pays les moins avancés se sont détériorés de 53 %, et ceux des petits États insulaires en développement, de 48 %.

59. L'une des conséquences directes de la détérioration des termes de l'échange est l'augmentation du déficit commercial des pays qui dépendent dans une large mesure des recettes en devises provenant des produits de base pour payer pour les biens d'équipement et les produits manufacturés qu'ils importent. Les pays en développement sans littoral ont donc de bonnes raisons de privilégier des politiques et stratégies conçues pour entraîner une mutation économique qui soit en faveur du secteur manufacturier et des services. Ils devraient également prendre des mesures ciblées visant à améliorer leurs termes de l'échange, étant donné qu'il en résulterait une augmentation des revenus réels, des économies et un excédent de la balance des paiements. En outre, il existe des données empiriques qui incitent à penser que les fluctuations des termes de l'échange seraient responsables, dans une proportion d'environ 50 %, de l'instabilité que connaissent les secteurs productifs des pays en développement.

60. Dans le contexte du commerce international, il s'est avéré qu'un secteur des services dynamique et concurrentiel constitue un moyen de surmonter le défi présenté par l'enclavement. Dans une large mesure, les services n'impliquent aucune opération de transit, dans un sens ou dans l'autre, et n'entraînent que des frais de transaction relativement faibles, ce qui offre aux pays en développement

sans littoral la possibilité d'étudier les occasions d'exploiter des secteurs dans lesquels ils détiennent un avantage comparatif manifeste et ont le potentiel nécessaire pour être véritablement compétitifs. C'est pour cette raison que ces pays ont été encouragés à réorienter leur économie en délaissant des secteurs à faible productivité tels que ceux axés sur des produits de base volumineux et de faible valeur unitaire, pour privilégier les opérations à valeur ajoutée, les produits manufacturés et le tourisme. Le secteur des services peut offrir des projets clefs en main pour de nombreux pays en développement sans littoral, avec le potentiel de créer des emplois bien rémunérés, de stimuler la diversification économique et des exportations, et de promouvoir la préservation de l'environnement.

61. L'examen des données ventilées sur le secteur des services permet de constater que des efforts louables ont été déployés au niveau des pays. Depuis 2000, 16 pays en développement sans littoral affichent une augmentation constante de l'importance relative que les services présentent pour leur économie. Dans 12 de ces pays, où les exportations de produits minéraux et d'hydrocarbures jouent un rôle important, la part relative des services a diminué, ce qui laisse supposer qu'ils sont atteints du « syndrome hollandais ». Le tourisme, qui présente de grandes possibilités en tant que moteur de la croissance, attend encore de faire l'objet d'études suffisamment détaillées dans plusieurs pays en développement sans littoral.

62. L'examen de facteurs tels que le temps, les montants et la documentation exigés pour effectuer des transactions commerciales transfrontalières dans des pays en développement sans littoral permet de mieux comprendre les progrès accomplis en matière de facilitation des échanges dans le cadre du Programme d'action d'Almaty. Les données recueillies sur les coûts entraînés par le franchissement des frontières, présentées au tableau 2, montrent que les coûts d'exportation et d'importation restent légèrement plus élevés pour les pays en développement sans littoral que pour les pays en développement de transit, et qu'ils sont également supérieurs aux moyennes mondiales. Depuis 2005, le coût de l'importation d'un conteneur standard dans un pays en développement sans littoral typique a augmenté à un taux annuel d'environ 5,6 %, tandis que le coût correspondant s'est accru de 2,8 % à l'échelle mondiale, et de 2,7 % pour les pays en développement de transit. Les coûts d'exportation à acquitter par les pays en développement sans littoral demeurent également nettement plus élevés, et leur tendance à la hausse se maintient. Le coût qu'ils doivent supporter pour exporter un conteneur standard a subi une hausse de 44,9 % de 2005 à 2013. La moyenne mondiale n'a augmenté que de 23,4 %, tandis que pour les pays en développement de transit, les coûts encourus à ce titre se sont accrus de 24,9 % pendant la même période.

Tableau 2

Coûts, temps et documentation à prendre en compte dans le contexte des échanges commerciaux internationaux

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût d'exportation (en dollars des États-Unis par conteneur)									
Pays en développement sans littoral	2 212	2 212	2 242	2 554	2 629	2 689	2 736	3 034	3 204
Pays en développement de transit	1 015	1 030	1 020	1 155	1 183	1 210	1 239	1 257	1 268
Pays en développement	1 308	1 297	1 265	1 410	1 440	1 464	1 494	1 578	1 627
Monde entier	1 228	1 221	1 196	1 333	1 360	1 379	1 401	1 474	1 515

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Coût d'importation (en dollars des États-Unis par conteneur)									
Pays en développement sans littoral	2 690	2 690	2 715	3 056	3 143	3 257	3 300	3 626	3 884
Pays en développement de transit	183	1 158	1 143	1 259	1 260	1 295	1 378	1 428	1 434
Pays en développement	1 450	1 430	1 405	1 551	1 581	1 635	1 665	1 740	1 779
Monde entier	1 261	1 255	1 205	1 334	1 354	1 401	1 437	1 521	1 540
Délais à prévoir pour exporter (en jours)									
Pays en développement sans littoral	48,83	48,83	47,63	47,13	44,87	42,93	42,37	42,13	41,53
Pays en développement de transit	30,44	27,63	26,63	25,09	24,25	23,56	23,13	22,79	22,27
Pays en développement	31,32	29,74	28,36	27,44	26,41	25,49	24,93	24,84	24,63
Monde entier	27,66	26,23	25,17	24,29	23,49	22,69	22,17	22,07	21,86
Documents exigés pour exporter									
Pays en développement sans littoral	9,20	9,20	8,80	8,77	8,57	8,40	8,40	8,33	8,33
Pays en développement de transit	7,81	7,78	7,47	7,16	7,16	7,16	7,16	7,15	7,15
Pays en développement	7,20	7,17	6,98	6,88	6,82	6,78	6,76	6,77	6,78
Monde entier	6,61	6,56	6,41	6,31	6,26	6,22	6,21	6,21	6,22

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

63. Au nombre des conséquences résultant des coûts d'exportation et d'importation relativement élevés auxquels les pays en développement sans littoral doivent faire face, il convient de mentionner l'érosion de leur compétitivité, de la rentabilité de leurs activités, et de leur attrait pour les investisseurs étrangers. En 2013, les pays en développement de transit ont dépensé moins de 40 % de ce qu'il en coûte à des pays en développement sans littoral pour exporter des conteneurs similaires. À titre de comparaison, cela représentait 6 points de pourcentage de moins que ce qu'ils dépensaient à ce titre en 2005.

64. Les données publiées par la Banque mondiale montrent également que, pendant la période considérée, le nombre moyen de documents exigés pour les exportations faites par les pays en développement sans littoral a diminué de 9,5 %, soit de 9,2 documents en 2005 à 8,3 en 2013, par rapport à des réductions moyennes d'environ 8,5 % pour les pays en développement de transit, et de 5,9 % à l'échelle mondiale. Malheureusement, les progrès ainsi accomplis se situent bien en deçà de ce qui est nécessaire pour assurer la compétitivité des exportations des pays en développement sans littoral sur les marchés mondiaux. Les frais d'expédition relativement élevés, les retards et les lourdeurs bureaucratiques persistent dans de nombreux pays en développement sans littoral. En 2005, les exportations de marchandises en provenance de ces pays prenaient 60 % de temps de plus que celles des pays en développement de transit pour arriver à destination. En 2013, les pays en développement sans littoral prenaient 87 % de temps de plus pour exporter des marchandises que les pays de transit voisins. En fait, pour les pays en développement sans littoral, les délais d'expédition étaient supérieurs de 77 % à la moyenne mondiale en 2005, mais ils ont encore augmenté depuis lors, pour atteindre 89 % en 2013.

65. Les longs retards subis dans le cadre des activités d'exportation et la documentation fastidieuse à gérer sont des facteurs qui réduisent encore la compétitivité commerciale. Il est impératif que les pays en développement sans littoral suivent les progrès accomplis dans le domaine de la facilitation des échanges commerciaux en déterminant eux-mêmes où ils en sont par rapport à leurs principaux concurrents, à savoir les pays en développement de transit. En d'autres termes, le libre jeu de la concurrence sur les marchés mondiaux exige que les coûts d'importation et d'exportation, les délais d'expédition et les contraintes bureaucratiques, reflétées par le nombre de documents à gérer, ne s'expriment pas nécessairement en termes absolus, mais par rapport à des concurrents potentiels.

66. La neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), tenue à Bali (Indonésie) du 3 au 7 décembre 2013, a approuvé le « train de mesures » de Bali, que certains ont qualifié de premier grand accord conclu entre les membres de l'OMC depuis sa création en 1995. L'Accord sur la facilitation des échanges conclu à cette occasion vise les cinq objectifs suivants : accélérer les formalités douanières; faciliter et accélérer les échanges commerciaux, et les rendre moins coûteux; assurer la clarté, l'efficacité et la transparence des modalités; réduire la bureaucratie et la corruption; et tirer profit des progrès techniques. Un aspect présentant un intérêt particulier pour tous les pays en développement sans littoral réside dans le fait que l'Accord comporte des dispositions se rapportant aux marchandises en transit. Il prévoit notamment la fourniture d'une assistance aux pays en développement, y compris à ceux qui sont dépourvus de littoral, pour leur permettre de moderniser leurs infrastructures et de former des agents des douanes, ou de faire face aux dépenses entraînées par toute autre mesure associée à la mise en œuvre de l'Accord.

67. L'article 11 de l'Accord, relatif à la liberté de transit, comprend les dispositions suivantes : les réglementations ou formalités ne seront pas maintenues si les circonstances ou les objectifs qui ont motivé leur adoption ont cessé d'exister; le trafic en transit ne sera pas subordonné au recouvrement de redevances, à l'exception des frais de transport ou des dépenses administratives qui correspondent au coût des services rendus; les mesures d'autolimitation concernant le trafic en transit seront interdites; la création d'une infrastructure distincte pour le trafic en transit sera encouragée; les formalités et les documents ne seront pas rendus plus contraignants qu'il n'est nécessaire; une fois que les marchandises auront fait l'objet d'une procédure de transit et que leur acheminement aura été autorisé, elles ne seront pas soumises à des impositions ni à des retards ou restrictions; aucune mesure constituant un obstacle technique au commerce ne sera appliquée aux marchandises en transit; des mesures appropriées seront prises pour permettre le dépôt et le traitement préalables des documents relatifs au transit; les garanties prévues uniquement pour assurer le respect des exigences seront libérées sans retard.

68. Certaines estimations ont souligné le fait que cet accord permettra de stimuler le commerce mondial, la valeur des échanges affichant alors une augmentation se situant entre 400 milliards de dollars et un billion de dollars. En outre, sa mise en œuvre devrait réduire de 10 à 15 % le coût des échanges. La conclusion de l'Accord de l'OMC sur la facilitation du commerce a constitué un progrès décisif, et elle représente une occasion importante pour les pays en développement sans littoral. Il est donc essentiel que les pays appartenant à cette catégorie qui sont déjà membres de l'OMC entament dès que possible le processus interne de ratification du traité et

informent cette organisation qu'ils acceptent le protocole de cet instrument. Les pays en développement sans littoral devraient tirer parti des dispositions relatives à l'assistance technique et au renforcement des capacités pour mettre en œuvre cet accord. Pour qu'ils puissent profiter pleinement de tous les avantages qu'il offre, il est crucial que les pays en développement de transit ratifient également le traité.

69. La mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation du commerce ne serait exigée qu'une fois que les capacités des pays intéressés auraient atteint un niveau jugé suffisant. En d'autres termes, l'Accord autorise les pays en développement sans littoral à prendre des engagements dans la mesure où les obligations ainsi assumées sont compatibles avec leurs propres besoins en matière de développement, de moyens financiers et d'échanges commerciaux. En outre, un comité de la facilitation des échanges tiendrait chaque année au moins une session consacrée expressément à l'examen des problèmes liés à la mise en œuvre, à l'évaluation des progrès accomplis dans la fourniture d'une assistance technique et d'un soutien au renforcement des capacités, à l'échange de données d'expérience et de renseignements, et à l'analyse des avis reçus de la part des donateurs.

70. Douze pays en développement sans littoral ont procédé en 2013 à des évaluations des besoins en matière de facilitation des échanges. Au début de 2014, l'Éthiopie et le Malawi étaient prêts à effectuer l'évaluation prévue, tandis que la République de Moldova, le Niger, le Népal et le Burkina Faso avaient officiellement demandé à l'OMC de les aider à entreprendre cet exercice. Outre la possibilité de bénéficier d'un tel soutien, les pays peuvent également effectuer une auto-évaluation afin de déterminer leurs besoins en matière d'assistance technique et de soutien au renforcement des capacités, ainsi que les priorités à prendre en compte lors de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation du commerce en s'inspirant des directives pertinentes publiées et mises à jour par l'OMC.

71. Compte tenu des liens d'interdépendance, au niveau planétaire, toujours plus étroits entre les échanges, les investissements et la production, les chaînes de valeur mondiales représentent une part grandissante du commerce international. L'établissement de liens avec ces chaînes peut aider les pays en développement sans littoral à prendre pied sur les marchés mondiaux et leur permettre de devenir des maillons importants de la chaîne de production et de distribution à l'échelle mondiale. Il ressort des données disponibles qu'une participation accrue aux chaînes de valeur mondiales se traduit par une accélération de la croissance, 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.

D. Mesures de soutien international

72. Si le Programme d'action d'Almaty prévoit que la responsabilité principale de la mise en œuvre du Programme incombe aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit voisins, il admet aussi que les coûts de la mise en place d'un système efficace de transport en transit dépassent largement les capacités de ces pays. Il est prévu dans la priorité 4 du Programme que la communauté internationale aide les pays en développement sans littoral à surmonter leurs problèmes de développement. Par conséquent, des ressources financières extérieures doivent compléter les efforts nationaux et elles sont essentielles au progrès économique et

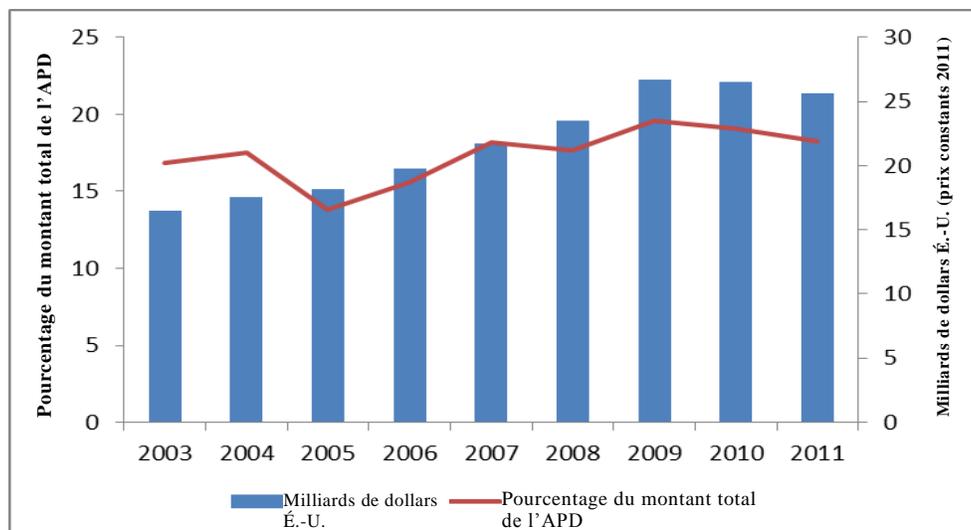
social de ces pays. Les ressources investies dans la plupart des pays en développement sans littoral sont surtout étrangères. Il s'agit notamment de l'aide publique au développement, de l'investissement direct étranger et des envois de fonds.

73. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, le montant des fonds envoyés aux pays en développement sans littoral a continué de croître au fil des ans. Entre 2003 et 2012, le montant de l'aide publique au développement a augmenté, passant de 16,5 à 22,6 milliards de dollars; celui de l'investissement direct étranger est passé de 8,9 milliards de dollars à près de 35 milliards de dollars pendant la même période.

74. La donne en matière de financement du développement international est en train de changer, mais l'aide publique au développement demeure la principale source de financement extérieur pour de nombreux pays en développement sans littoral, dont beaucoup sont fortement tributaires des ressources accordées à des conditions de faveur. L'aide publique au développement joue un rôle crucial dans la lutte contre les difficultés de développement auxquelles font face la plupart des pays en développement sans littoral. Elle constitue une source importante de financement extérieur et de devises pour les nombreux pays qui n'ont pas accès aux ressources des marchés internationaux de capitaux.

75. Les effets de la crise économique mondiale perdurant, les mesures d'austérité budgétaire prises par les principaux donateurs ont entraîné en 2011 et 2012 une diminution de l'aide publique au développement qui est cependant repartie à la hausse en 2013. En raison de la baisse initiale, la part de l'aide publique au développement destinée aux pays en développement sans littoral a diminué de 15 %, passant de 26,5 milliards de dollars en 2010 à 22,6 milliards de dollars en 2012 (en dollars des États-Unis constants de 2011). Ces chiffres comprennent l'aide fournie par les donateurs traditionnels, les donateurs multilatéraux et les pays donateurs membres du Comité d'aide au développement qui ne font pas partie de l'OCDE. Les donateurs non membres du Comité d'aide au développement n'étaient à l'origine que de 2,5 % des montants reçus par les pays en développement sans littoral en 2011. En outre, la même année, près des deux tiers de ces pays (20) ont connu une baisse réelle des sommes qui leur ont été versées au titre de l'aide publique au développement, ce qui risque de remettre en cause les dépenses de développement des pays tributaires de cette aide.

Figure II
**Aide publique au développement (APD) à destination des pays
 en développement sans littoral**

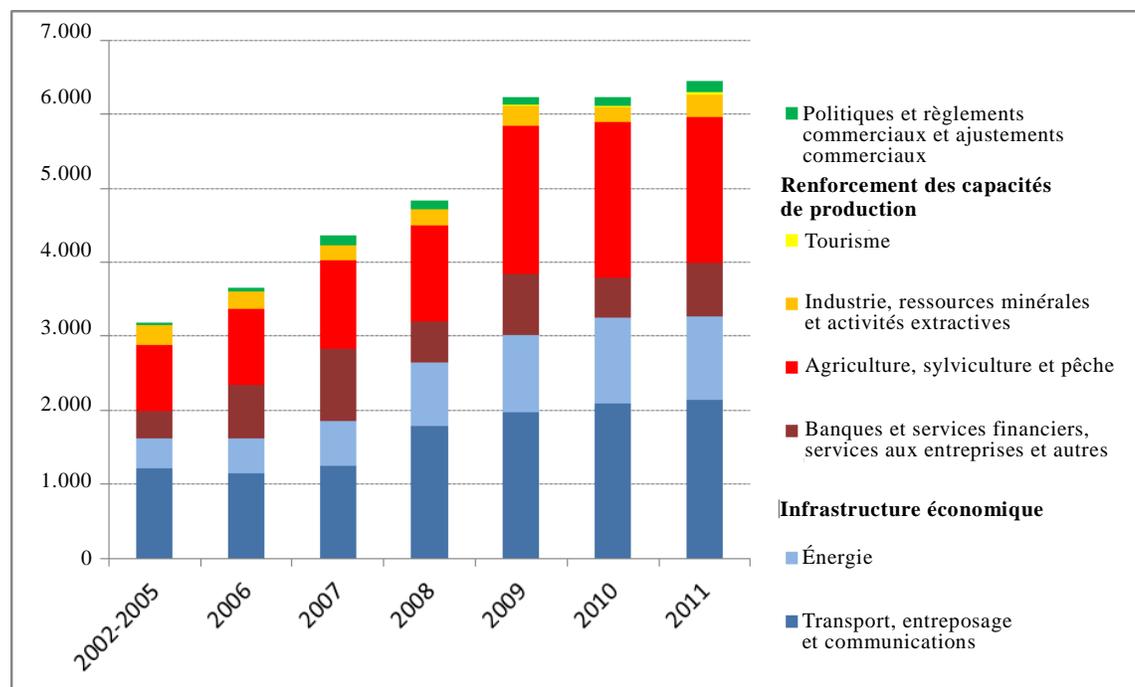


Source : Statistiques du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

76. L'initiative Aide pour le commerce de l'OMC joue un rôle clef en ce qu'elle aide les pays en développement sans littoral à renforcer leurs capacités à élaborer des politiques commerciales, à participer aux négociations commerciales et à appliquer des mesures de facilitation du commerce, à développer l'infrastructure nécessaire au commerce et à diversifier leurs produits d'exportation, et à renforcer leurs capacités de production en vue d'accroître la compétitivité de leurs produits sur les marchés d'exportation. En complément d'autres politiques, cette initiative contribue à réduire les coûts commerciaux en permettant de consolider l'infrastructure, d'améliorer les institutions chargées des frontières et de renforcer les capacités et la réglementation. Elle permet aussi d'assouplir les contraintes qui empêchent les pays en développement sans littoral d'intégrer les chaînes de valeur ajoutée ou d'y progresser. Enfin, elle est indispensable pour que les pays utilisent efficacement le système commercial multilatéral.

77. Les sommes versées aux pays en développement sans littoral au titre de cette initiative ont atteint 6,4 milliards de dollars en 2011, soit une augmentation de 70 % en valeur réelle depuis 2005. Mais si les montants reçus par ces pays ont quasiment doublé en valeur réelle entre le niveau de référence de 2002-2005 et 2009, ils se sont largement stabilisés en 2010 et n'ont que peu augmenté en 2011. Treize pays en développement sans littoral ont connu une baisse de leurs recettes en 2011.

Figure III
**Sommes versées aux pays en développement sans littoral au titre de l'initiative
 Aide pour le commerce, par catégorie**



Source : Statistiques du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

78. En outre, les pays en développement sans littoral peuvent bénéficier considérablement des autres volets de l'initiative Aide pour le commerce, notamment ceux qui concernent le renforcement de la capacité de production et le développement du commerce. Étant donné qu'ils sont tributaires des couloirs de transit multinationaux, ces pays devraient également bénéficier de l'appel lancé par l'Équipe spéciale de l'OMC chargée de l'initiative afin qu'on accorde plus d'attention aux questions régionales, sous-régionales et transfrontalières.

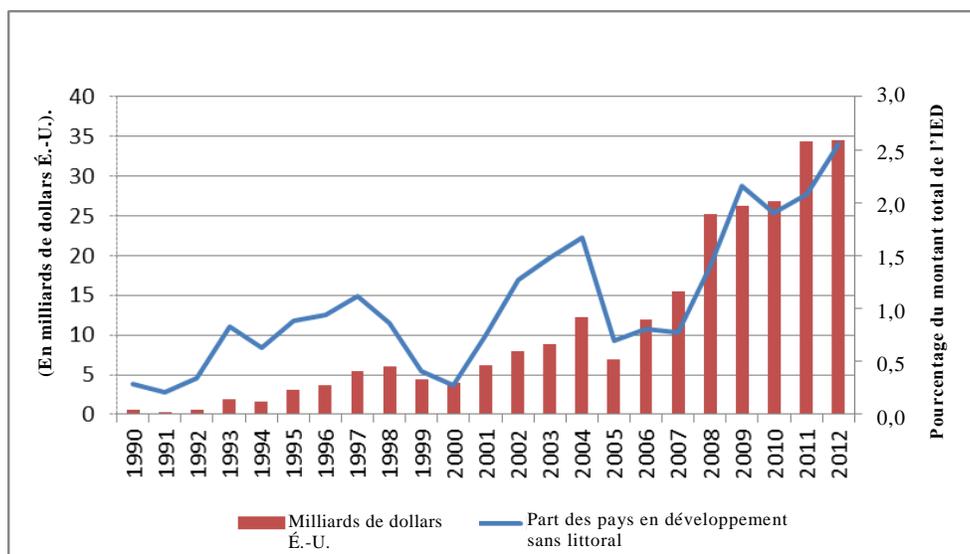
79. L'investissement direct étranger constitue la majeure partie des flux de capitaux privés et il est considéré comme le type le plus fiable de capitaux étrangers. Il peut grandement soutenir la croissance et le développement économiques des pays en développement sans littoral grâce à la création d'emplois et l'amélioration des techniques de gestion, au transfert et aux retombées de la technologie, aux connaissances et aux procédés commerciaux et aux transferts de capitaux sans effet d'endettement. Il peut également jouer un rôle clef dans la construction d'infrastructures et la consolidation des capacités de production nationales. Dans les pays en développement sans littoral, il constitue une source très importante de financement du développement et, depuis 2008, le montant de l'investissement direct étranger dépasse celui de l'aide publique au développement.

80. Le montant de l'investissement direct étranger dans les pays en développement sans littoral a atteint 34,6 milliards de dollars en 2012, alors qu'il n'était que de

8,9 milliards de dollars en 2003. Il n'a que peu augmenté en 2012, mais il a fait un bond de presque 30 % depuis 2010. En revanche, sur le plan mondial, l'investissement direct étranger a diminué de 18 % entre 2011 et 2012, la plus forte baisse (plus de 30 %) ayant été observée dans les pays développés. Dans l'ensemble, les pays en développement sans littoral ont réussi à éviter une baisse de leurs entrées d'investissement direct étranger juste après la crise mondiale, mais ces dernières ont globalement stagné entre 2008 et 2010.

81. En 2012, le montant par habitant de l'investissement étranger direct dans les pays en développement sans littoral s'élevait à environ 81 dollars, soit plus de trois fois le montant de 2003 et plus de deux fois et demie celui des pays les moins avancés. Il n'en reste pas moins qu'en valeur absolue, ces pays bénéficient peu de ce type d'investissement. Les montants qu'ils reçoivent ne représentaient que 4,4 % de ceux qu'ont reçus en 2012 les pays en développement et en transition et 2,6 % du total mondial.

Figure IV
Montant de l'investissement étranger direct (IED) dans les pays en développement sans littoral



Source : base de données statistiques de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

82. Cependant, la plupart des pays en développement sans littoral n'attirent pas suffisamment d'investissement direct étranger pour accélérer leur développement économique. Seuls 6,3 des 30 milliards de dollars d'investissement étranger direct sont allés aux pays les moins avancés sans littoral. Plus de 68 % de ce type d'investissement vont à quatre pays en développement sans littoral. En outre, les 15 pays en développement sans littoral d'Afrique n'ont bénéficié que de 19 % du montant total de l'investissement direct étranger en 2012, contre 25 % en 2010. Les pays les moins avancés sans littoral sont aussi généralement ceux qui reçoivent le montant le plus faible d'investissement direct étranger, que ce soit par habitant ou

en pourcentage du PIB, en particulier le Burundi, le Burkina Faso, le Bhoutan, l'Afghanistan et le Népal.

83. Le poids de la dette des pays en développement sans littoral a considérablement diminué au cours de la dernière décennie grâce notamment à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et à l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. Entre 2003 et 2011, la dette extérieure des pays en développement sans littoral est passée de 73 % à 45 % de leur revenu national brut. Dans le même temps, le fardeau de la dette a augmenté dans trois de ces pays. Le ratio du service de la dette a également baissé dans la plupart de ces pays. Douze pays en développement sans littoral ont vu leur dette allégée grâce aux deux initiatives. Fin 2012, 14 pays en développement sans littoral avaient pu bénéficier d'un allègement de la dette de 20 milliards de dollars au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et de 19 milliards de dollars au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. Grâce à ces initiatives, le fardeau de la dette des pays en développement sans littoral a été considérablement allégé. Cependant, la première initiative étant quasiment arrivée à son terme, il conviendrait de proposer une forme d'assistance aux plus lourdement endettés de ces pays pour leur éviter de se retrouver dans une situation intenable.

84. Obtenir un accès préférentiel aux marchés est un bon moyen de faciliter la croissance des exportations. Les besoins particuliers des pays en développement sans littoral n'ont pas été expressément abordés lors du cycle de négociations commerciales de Doha de l'OMC, mais les pays développés et certains pays en développement ont accordé un traitement tarifaire préférentiel à leurs exportations dans le cadre du Système généralisé de préférences. Les pays les moins avancés sans littoral d'Afrique bénéficient d'autres mécanismes spéciaux, par exemple de l'initiative Tout sauf les armes de l'Union Européenne pour les pays les moins avancés et de l'*African Growth and Opportunity Act* (loi sur la croissance et les possibilités économiques de l'Afrique) des États-Unis, qui s'applique aux exportations africaines.

85. Deux points devraient être pris en considération pour déterminer l'efficacité des mesures préférentielles d'accès aux marchés : la portée réelle de ces mesures et les contraintes pesant sur leur pleine mise à profit. La portée de ces mesures pour un groupe de pays dépend non seulement de l'avantage accordé au groupe en question, mais également des avantages offerts à d'autres groupes de pays au titre de régimes préférentiels non réciproques, comme le Système généralisé de préférences, les accords de libre-échange ou autres arrangements similaires. En outre, ces mesures ont moins de poids quand le commerce continue à se libéraliser dans le marché importateur. Par ailleurs, elles ne peuvent être pleinement mises à profit en cas de problèmes de capacité de production, d'obstacles non tarifaires et de manque de compétitivité.

86. Selon la Banque mondiale, le montant des envois de fonds vers les pays en développement sans littoral a rapidement augmenté, passant de seulement 2,3 milliards de dollars en 2001 à 22,3 milliards de dollars en 2012, et on estime qu'il a même atteint 25,5 milliards de dollars en 2013. En 2012, les envois de fonds vers les pays en développement sans littoral représentaient 5 % du montant total des transferts de fonds vers les pays en développement. Cette proportion augmente progressivement puisque les envois de fonds vers ces pays n'ont cessé de croître à un rythme plus rapide que l'ensemble des transferts de fonds. Le taux moyen annuel

de croissance des envois de fonds vers les pays en développement sans littoral entre 2001 et 2012 était de 23 %.

87. L'appui de la coopération Sud-Sud et triangulaire s'est accru au cours de la période considérée. En 2011, les entreprises du monde du Sud, notamment de Chine et d'Inde, ont ainsi fourni 41 % des investissements directs étrangers dans les pays en développement sans littoral. Les pays en développement ont financé 47 % de l'infrastructure publique des pays d'Afrique sub-saharienne entre 2001 et 2008. Les échanges commerciaux entre les pays en développement sans littoral et le monde du Sud se sont également accrus. Alors que ces pays ne commerçaient auparavant qu'avec les pays développés, cette tendance a graduellement évolué et ils ont commencé à considérer d'autres pays en développement comme de grands partenaires commerciaux. La part des échanges Sud-Sud dans le commerce mondial de marchandises est passée de 13 % en 2001 à 26,7 % en 2011, tandis que celle des échanges Nord-Nord a baissé, passant de près de 46 % à moins de 30 % à la même période.

88. Le système des Nations Unies et les autres organisations internationales concernées n'ont cessé d'appuyer les pays en développement sans littoral, notamment par des programmes de renforcement des capacités, des services consultatifs, une aide au développement de l'infrastructure de transport et la promotion d'instruments juridiques relatifs à la facilitation du commerce et aux transports. 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 coordonné les activités du système des Nations Unies afin que le Programme d'action d'Almaty soit réellement appliqué. Il a défendu les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et le renforcement de mesures de soutien international en faveur de ces pays et il a suscité une prise de conscience internationale de ces questions. Il est parvenu à établir des rapports sur l'application du Programme et dirige actuellement les préparatifs de l'examen décennal.

89. Les commissions régionales et les organismes sous-régionaux du système des Nations Unies ont aidé les États Membres à appliquer le Programme d'action d'Almaty. La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a aidé les communautés économiques régionales du continent à mettre en œuvre le Programme. Elle a fourni aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit une assistance technique sur la facilitation des échanges. La CEA, la Commission de l'Union africaine, la Banque africaine de développement, la Banque mondiale 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 ont aidé les pays d'Afrique à élaborer un accord intergouvernemental qui servirait de base au réseau de la Route transafricaine.

90. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a favorisé les transports internationaux et la facilitation du commerce ainsi que l'application de ses différents instruments juridiques, normes et règlements pertinents en entreprenant des initiatives concrètes chapeautées par le Programme d'action d'Almaty et en fournissant une assistance technique dans le cadre des réformes douanières, des systèmes de transit douaniers et du commerce électronique. Les outils commerciaux créés par la CEE et ses organes, comme le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques, offrent de nombreux outils destinés à renforcer l'efficacité commerciale (notamment la Formule-cadre

des Nations Unies pour les documents commerciaux, les répertoires des codes et des éléments de données, les Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport et les normes et recommandations portant sur la création de postes-frontière à guichet unique et sur l'harmonisation des données), à améliorer l'information commerciale et les contrôles de documents et à aider les pays concernés à s'attaquer aux procédures commerciales inefficaces et autres difficultés entravant les échanges. Le manuel intitulé « Handbook of Best Practices at Border Crossings: A Trade and Transport Facilitation Perspective » que la CEE a élaboré en collaboration avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) est un autre outil précieux.

91. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), en collaboration avec les organisations sous-régionales, a intensifié son appui technique afin de promouvoir le transport terrestre international en favorisant l'application effective des accords sous-régionaux de facilitation du commerce qui ont été conclus entre les États Membres. La CESAP a fourni un appui au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral et des pays de transit dans le contexte de l'adhésion aux conventions internationales et de l'application de ces instruments, ainsi que dans le cadre de la formulation et de l'application d'accords de transport sous-régionaux et bilatéraux. Elle a favorisé et coordonné la connectivité régionale en élaborant l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique et l'Accord intergouvernemental sur les ports secs.

92. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a assuré un appui technique relatif à l'élaboration de politiques de transport et de logistique viables pour les pays d'Amérique latine.

93. La CNUCED a aidé les pays en développement sans littoral en favorisant la prise de conscience des difficultés particulières auxquelles sont confrontés ces pays et en leur offrant une assistance technique. Depuis 2010, elle consacre exclusivement aux pays en développement sans littoral une partie de son World Investment Report, qui comprend une analyse de l'évolution récente de l'investissement étranger direct dans ces pays. En outre, elle a facilité la prise en compte des problèmes des pays en développement sans littoral dans les textes issus de sa treizième session et elle a organisé une session extraordinaire consacrée à la question des pays en développement sans littoral dans le cadre du Forum mondial sur les services, qui s'est tenu à Beijing en mai 2013. Elle a fourni des conseils et un appui au renforcement des capacités aux décideurs et aux négociateurs commerciaux des pays en développement sans littoral, une assistance technique aux pays en développement sans littoral adhérant à l'OMC et une aide ponctuelle concernant les examens des politiques nationales relatives aux services afin de permettre aux pays en développement sans littoral de tirer le meilleur parti possible du secteur des services.

94. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) offre une assistance technique aux pays en développement sans littoral en mettant l'accent sur le renforcement de l'infrastructure et de la capacité industrielle et sur la réduction des coûts commerciaux en vue de permettre à ces pays d'améliorer leur compétitivité sur les marchés mondiaux. En collaboration avec d'autres organisations internationales et des Nations Unies, l'ONUDI a mis au point une initiative de développement de l'agriculture et de l'agro-industrie axée sur le développement de l'infrastructure rurale, de la technologie, de la gestion du territoire et des techniques de gestion de l'eau qui met l'accent sur le rôle des

partenariats public-privé et des investissements mixtes dans l'agriculture et l'agro-industrie, dans l'optique d'ajouter de la valeur aux produits de ce secteur.

95. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) participe activement à l'action internationale en faveur des pays en développement sans littoral. En tant que l'un des six principaux partenaires du Cadre intégré renforcé pour l'assistance technique liée au commerce en faveur des pays les moins avancés, avec le Fonds monétaire International, la Banque mondiale, le Centre du commerce International (ITC), l'OMC et la CNUCED, le PNUD continue de fournir une assistance au renforcement des capacités commerciales afin d'accélérer l'intégration des priorités du Programme d'action d'Almaty dans les domaines d'activité pertinents des 14 pays les moins avancés sans littoral. Il assure aussi un appui stratégique et prodigue des conseils concernant la mise en œuvre des plans d'exécution de l'initiative Aide pour le commerce dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie. Plusieurs activités de suivi ont été menées 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 aux conditions avantageuses.

96. Le Centre du commerce international appuie le renforcement des capacités des pays en développement sans littoral dans le domaine de la facilitation du commerce, notamment en ce qui concerne la simplification des procédures et procédés transfrontaliers. Il exécute des projets, notamment de renforcement des capacités nationales dans le cadre de l'application du Cadre intégré au Tchad ou de la mise en œuvre du programme de chaîne d'approvisionnement et de logistique de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) au Malawi. Il s'attache en outre à améliorer les services d'information commerciale et les outils d'étude et d'analyse de marché, en plus de contribuer à la consolidation des institutions chargées d'appuyer le commerce et au renforcement des capacités de production et d'exportation des entreprises. Il fournit également aux pays en développement sans littoral une assistance relative à l'adhésion à l'OMC et à l'élaboration et à l'exécution de stratégies d'exportation. Il collabore avec d'autres entités pour réunir des données sur les réglementations officielles et les partage au moyen de l'application « market access map », récemment améliorée, qui regroupe des informations sur les mesures tarifaires et non tarifaires.

97. L'Union internationale des télécommunications a fait prendre conscience aux pays en développement sans littoral de leurs lacunes dans le domaine des télécommunications et les a invités 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 tient compte systématiquement du Programme d'action d'Almaty dans ses résolutions depuis qu'elle a 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 mis au point plusieurs plateformes et outils de partage de données, analyses et informations relatives à des questions réglementaires essentielles, et elle a défini les bonnes pratiques en matière de commerce, de gouvernance, de banque et de transactions en ligne afin de permettre aux pays en développement sans littoral d'utiliser les technologies informatiques au profit des échanges commerciaux.

98. La Banque mondiale finance des projets dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit, notamment dans les domaines des douanes et du renforcement de l'infrastructure, afin de les aider à régler les difficultés particulières liées à l'enclavement. Chaque année, de 2003 à 2013, elle a appuyé financièrement au moins une dizaine de projets axés sur le développement des infrastructures, la facilitation des échanges et la logistique. En 2009, pendant la crise économique et financière, le montant total des prêts aux pays en développement sans littoral a atteint près de 3 milliards de dollars, mais il a diminué pour s'établir à environ 2 milliards de dollars en 2012. Le mécanisme de facilitation du commerce, un fonds d'affectation spéciale multidonateurs de 40 millions de dollars créé en 2009 dans le but d'accélérer la mise en œuvre des projets et des réformes de facilitation du commerce et du transport dans les pays à faible revenu, vise tout particulièrement à répondre aux besoins des pays en développement sans littoral. Les projets en cours ont notamment pour objectif d'appuyer les pays d'Afrique et d'Asie situés le long d'un couloir, d'aider le Gouvernement de la République de Moldova à améliorer l'efficacité des transports et de la logistique et de faciliter les transports et le transit dans les pays de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale en consolidant l'infrastructure routière et ferroviaire, en encourageant les investissements dans le transit et le transport et en renforçant les institutions et les capacités dans les secteurs des douanes et du transport.

99. Le consensus des membres de l'OMC au sujet de l'Accord sur la facilitation des échanges offrira 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. Le secrétariat de l'OMC, en collaboration avec d'autres entités internationales, continue de fournir une assistance technique aux membres de l'Organisation en matière de transport et de facilitation du commerce et de renforcement des capacités. En outre, l'OMC continue à demander que des fonds soient mobilisés pour l'Initiative Aide pour le commerce, à mettre en avant les besoins de ses membres et observateurs et à faire connaître les réalisations concrètes.

100. L'Organisation mondiale des douanes contribue à la facilitation des échanges de différentes façons : elle établit des normes, elle conçoit des outils et des instruments et elle assure l'appui technique nécessaire à la mise en œuvre de ces derniers. Elle a lancé un outil de compétitivité économique pour aider ses membres à dynamiser leur croissance économique et leur compétitivité en misant sur la fluidité de la circulation transfrontière des marchandises, des véhicules et des personnes. Elle poursuit ses activités de renforcement des capacités douanières, notamment par son programme Columbus, destiné à plus de 20 pays en développement sans littoral, qui a pour but la mise en œuvre intégrale du Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial et d'autres pratiques de référence internationales dans le domaine de l'administration douanière. Elle organise régulièrement au profit des pays en développement sans littoral d'Afrique, d'Asie et d'Europe des ateliers et des missions de renforcement des capacités ainsi que des missions visant à simplifier les procédures douanières et à faciliter le commerce.

101. L'Union internationale des transports routiers a continué d'œuvrer pour le développement des transports internationaux routiers par la mise en place d'instruments régionaux multilatéraux en Europe et en Asie. Elle incite les pays à intégrer le Système TIR, un système harmonisé de contrôle douanier international

qui facilite le commerce et les transports tout en protégeant efficacement les revenus de chaque pays par lesquels transitent les marchandises, et collabore à l'enlèvement des mines et des restes explosifs de guerre sur les routes ou à proximité. En coopération avec l'Organisation mondiale des douanes, elle assure la formation d'agents des douanes au Système TIR, et ce en différentes langues. Son académie continue de s'intéresser aux pays en développement sans littoral et a lancé, en collaboration avec six partenaires régionaux, un projet centré sur la conception et la mise en œuvre d'un programme de formation des chauffeurs. Elle soutient l'initiative d'autoroute modèle qui vise à créer un tronçon autoroutier exemplaire de 2 000 kilomètres en appliquant les bonnes pratiques.

102. En collaboration avec ses partenaires, l'OSCE a pris des mesures de renforcement des capacités, y compris en donnant une formation aux questions couvertes par le manuel de l'OSCE et de la CEE (voir par. 90), un atelier destiné aux pays en développement sans littoral d'Asie centrale et axé sur la mise en œuvre du programme concernant les opérateurs économiques agréés et l'utilisation des technologies informatiques et des méthodes d'inspection non intrusive, ainsi qu'une table ronde sur le rôle des bonnes pratiques aux points de passage des frontières dans le contexte de l'application de la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

103. La Banque asiatique de développement a accordé un appui technique aux pays en développement qui sont membres du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, notamment dans les domaines des transports et de la facilitation du commerce. Elle a financé plusieurs projets relatifs aux transports, à la facilitation du commerce et à l'énergie en Afghanistan, au Kazakhstan, au Kirghizistan, au Tadjikistan, au Turkménistan et en Mongolie. Dans le cadre de la coopération régionale en Asie du Sud, elle favorise la facilitation des transports et du commerce par le Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud et sa stratégie de coopération régionale pour l'Asie du Sud pour 2011-2015. Par ce programme, elle appuie la facilitation du commerce afin d'intensifier les échanges, y compris dans la région et entre les pays visés par le Programme, en réduisant ou en éliminant les difficultés non tarifaires, notamment institutionnelles, administratives et techniques, qui entravent le commerce au Bangladesh, au Bhoutan et au Népal. Dans ces deux derniers pays, son appui porte sur les infrastructures routières, ferroviaires et aériennes. Dans le bassin du Mékong, la Banque a participé à plusieurs projets, en particulier dans la République démocratique populaire lao, et contribué à la mise en œuvre d'un programme global d'action en faveur des transports et de la facilitation du commerce adopté par les pays de la sous-région en 2010. En 2011, le transport a été le secteur qui a le plus bénéficié de son aide : elle 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 de subventions.

104. En Afrique, la Banque africaine de développement continue de contribuer de façon appréciable au développement des infrastructures régionales. Depuis 2009, elle a financé plus de 70 opérations multinationales, notamment la construction et la remise en état de routes et de lignes de transmission transfrontières, travaux évalués à plus de 3,8 milliards de dollars.

105. En Amérique latine et dans les Caraïbes, entre 2007 et 2011, la Banque interaméricaine de développement a octroyé 5,4 milliards de dollars de fonds à des projets portant sur les infrastructures et les ressources naturelles.

IV. Conclusions et recommandations

106. L'enclavement constitue un sérieux obstacle à la croissance économique et à la réalisation des objectifs de développement. Depuis son adoption, le Programme d'action d'Almaty a progressé de façon concrète et contribué à la sensibilisation du public aux problèmes auxquels font face les pays en développement sans littoral et dont les besoins particuliers sont désormais mieux connus dans le monde. L'aide qu'ils reçoivent d'ailleurs sur les plans financier et technique a augmenté.

107. Des progrès notables ont également été accomplis sur le plan de la mise en œuvre des domaines prioritaires du Programme d'action d'Almaty. Ces 10 dernières années, les pays en développement sans littoral ont affiché une croissance économique plus rapide et un volume d'échanges plus important. Les progrès demeurent cependant insuffisants et ne sont pas partagés par tous de manière équitable. Les économies des pays en développement sans littoral restent fragiles du fait de leur vulnérabilité aux chocs extérieurs, de l'absence de diversification de leurs exportations, de leurs faibles capacités de production, de leur manque de compétitivité sur le plan des exportations et des coûts de transport et de transit élevés auxquels ils font face. En outre, au cours de la période considérée, la valeur ajoutée générée par le secteur manufacturier et l'agriculture a baissé et leurs ratios de concentration des exportations ont considérablement augmenté.

108. Compte tenu des progrès réalisés et des difficultés auxquelles les pays en développement sans littoral continuent de faire face, les États Membres souhaiteraient peut-être tenir compte des recommandations ci-après.

109. Dans le Programme d'action d'Almaty, largement conçu comme un programme sectoriel, l'accent a été mis avant tout sur les infrastructures et le transit, alors qu'ont été passés sous silence des facteurs de croissance, propices aux échanges tels que la valeur ajoutée, la diversification économique, l'industrialisation, la création d'emplois et les mesures de renforcement de la résilience face aux chocs extérieurs ou aux changements climatiques. Au cours de la décennie à venir pour le développement, il faudra se pencher sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral de manière intégrée et veiller à ce qu'ils puissent introduire des changements structurels dans leurs économies pour être en mesure d'accéder au développement durable et de surmonter les conséquences négatives que leurs contraintes géographiques font peser sur les moyens de subsistance de la population.

110. Les pays en développement sans littoral et de transit sont invités à ratifier et appliquer effectivement les instruments internationaux ainsi que les accords régionaux et sous-régionaux relatifs aux transports et à la facilitation du commerce. La communauté internationale doit accroître l'appui financier et technique qu'elle fournit aux pays en développement sans littoral et à leurs voisins de transit pour qu'ils appliquent les conventions internationales liées à la facilitation du transit, soutenir les initiatives favorisant la coopération et réduisant les coûts et mettre en place des modalités logistiques harmonisées. Il faut veiller à ce que les services de transports de transit opèrent de manière efficace et fluide, sans délais inutiles ou surcoûts en matière d'importation et d'exportation pour les pays en développement sans littoral.

111. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent effectivement resserrer la coopération grâce à l'élaboration et l'harmonisation des politiques pertinentes, qu'ils appliqueraient de manière efficace grâce à des mécanismes de suivi et de contrôle plus stricts, et hiérarchiser l'allocation des ressources en vue de

la mise en place, de l'entretien et de la remise en état des infrastructures de transport en transit. Ils doivent encourager la participation effective du secteur privé à la facilitation du transit. La communauté internationale doit accroître le financement des infrastructures de transport en transit, de l'énergie et des technologies de l'information et des communications, ainsi que des projets de facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral et de transit, de façon à améliorer la connectivité infrarégionale, à compléter les tronçons manquants et à veiller au bon fonctionnement des couloirs maritimes stratégiques.

112. La communauté internationale doit ouvrir davantage les marchés aux produits en provenance des pays en développement sans littoral pour réduire les coûts élevés des frais de transaction découlant de leurs désavantages géographiques. Tous les pays membres de l'OMC doivent ratifier son accord sur la facilitation des échanges, et en appliquer toutes les dispositions en 2015. Il faut apporter une plus grande aide technique aux pays en développement sans littoral pour qu'ils puissent effectivement appliquer l'Accord, notamment les mesures de facilitation du commerce pertinentes. Les initiatives en la matière qui se sont avérées efficaces, comme les postes frontière intégrés d'inspection commune, les ports secs, le système de carte jaune, le recours aux technologies de l'information et des communications en vue du dédouanement des marchandises et le recours à des guichets uniques aux postes frontière doivent être transposées et pleinement financées dans les pays en développement sans littoral et de transit. Il faut également élaborer un mécanisme de mise en réseau visant à promouvoir l'échange de données d'expérience et diffuser les informations à toutes les parties concernées.

113. Les pays en développement sans littoral doivent intégrer les politiques commerciales dans les stratégies nationales de développement afin de mieux exploiter les avantages des échanges internationaux, introduire une valeur ajoutée à leurs exportations et devenir plus compétitifs. Les partenaires du développement doivent envisager de fournir une plus grande aide financière ou technique pour appuyer l'action menée par les pays en développement sans littoral en vue de diversifier leurs exportations, y compris au moyen de l'appui à l'amélioration de leurs moyens de production, de l'intégration dans les chaînes de valeur ajoutée mondiales et régionales et du renforcement des capacités d'élaboration de politiques pertinentes. La communauté internationale doit accroître son soutien à l'Initiative Aide pour le commerce, du fait qu'elle assure un appui fondamental pour aider les pays en développement sans littoral à appliquer les accords internationaux, à renforcer de manière stratégique leurs capacités de production, à développer leurs infrastructures et à être plus compétitifs sur les marchés mondiaux.

114. Les pays en développement sans littoral doivent envisager d'élaborer et d'appliquer des politiques industrielles actives pour promouvoir la diversification et la transformation structurelle de leurs économies et de leurs exportations, accroître la productivité agricole et le secteur des services, renforcer le rôle du secteur privé et promouvoir la science, la technologie et l'innovation. La communauté internationale doit fournir une plus grande assistance financière et technique aux pays en développement sans littoral en vue du renforcement de leurs capacités de production et d'une industrialisation durable et intégrée. Il faut également allouer une plus grande part d'aide aux secteurs de production et prendre des mesures susceptibles de stimuler l'investissement dans le secteur privé dans les pays en développement sans littoral et d'accroître la productivité agricole, les transferts de technologie et l'assistance, en vue de l'expansion du secteur des services.

115. L'intégration des pays en développement sans littoral au niveau de la région est importante pour qu'elle puisse s'opérer à son tour sur les marchés mondiaux, grâce au renforcement des échanges, des transports et des réseaux de communication et d'énergie. Il faut également encourager l'harmonisation des politiques afin d'accroître la synergie, la compétitivité et les chaînes de valeur ajoutée dans la région. Les pays de développement en transit doivent également concourir au renforcement de l'intégration, au moyen du développement cohérent des infrastructures, de l'introduction de mesures de facilitation du commerce et d'accords commerciaux régionaux, y compris la mise en place de systèmes efficaces de garanties de douane, en vue d'accorder des préférences particulières aux pays en développement sans littoral pour les aider à surmonter leurs contraintes géographiques. Les partenaires de développement doivent apporter une assistance technique et financer l'action menée par les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de transit de manière à accroître l'intégration régionale, au moyen d'une aide plus marquée à la mise en œuvre de projets régionaux clefs en matière de transports et d'accords régionaux visant à faciliter les mouvements transfrontaliers de marchandises et de passagers. Il faudrait appuyer davantage les processus régionaux en cours, dans les pays en développement sans littoral, et créer un cadre en vue d'un partage, sur une base régulière, des pratiques optimales, afin de promouvoir l'intégration régionale.

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

117. Il faudrait resserrer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire dans le domaine du transport en transit et renforcer les capacités de production et d'accès aux marchés préférentiels pour les articles en provenance des pays en développement sans littoral. Ces pays devraient promouvoir un environnement propice pour attirer des investissements étrangers directs et la participation du secteur privé. Les pays procédant à des investissements directs étrangers sont encouragés à en fournir davantage aux pays en développement sans littoral, en ce qui concerne leurs priorités nationales et en particulier le développement des infrastructures de transport, la facilitation du commerce, le transfert des technologies, le renforcement du secteur de production et l'accroissement de la valeur ajoutée. Ils sont également encouragés à fournir une coopération technique et une aide au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral pour qu'ils soient en mesure de mieux négocier en vue d'inciter à une éthique de l'investissement ou à un investissement lié à l'impact social. Les pays en développement sans littoral doivent également mobiliser davantage de ressources internes et reconstituer leur base économique, grâce à la réforme et à la consolidation de l'administration fiscale et à la promotion de la transparence, de la bonne gouvernance et du développement institutionnel.

118. La communauté internationale doit fournir un appui aux pays en développement sans littoral pour les aider à renforcer leurs capacités d'atténuation des effets des changements climatiques et d'adaptation à ces changements, ainsi que de résistance aux chocs extérieurs.

119. Si le Programme d'action d'Almaty a été quelque peu intégré dans les stratégies nationales de développement des pays en développement sans littoral, il convient d'intégrer davantage le programme qui lui succédera dans les stratégies de développement aux niveaux national, régional et mondial. Les perspectives qui s'ouvrent aux pays en développement sans littoral et les difficultés qu'ils connaissent doivent être intégrées dans les programmes des partenaires de développement, notamment dans leurs stratégies d'aide, de commerce et de développement. Il est crucial que les intérêts des pays en développement sans littoral soient clairement pris en compte dans le programme de développement pour l'après-2015 afin de pouvoir être défendus avec succès et de manière cohérente, dans le cadre d'un processus mondial.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1

Produit intérieur brut et taux de croissance

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Estimations en prix constants de 2005 (millions de dollars E.-U.)</i>			<i>Par habitant (dollars constants de 2005)</i>		<i>Taux de croissance annuel moyen (pourcentage)</i>		
	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>
Afghanistan	5 887	8 392	11 973	242	417	8,4	13,7	14,4
Arménie	3 896	6 310	6 640	1 283	2 237	14,0	13,7	7,2
Azerbaïdjan	9 474	22 346	28 405	1 155	3 115	11,2	25,0	2,2
Bhoutan	722	1 032	1 463	1 171	2 061	7,7	17,9	9,4
Bolivie (État plurinational de)	8 778	10 464	13 223	974	1 260	2,7	4,6	5,2
Botswana	9 248	11 653	13 328	5 046	6 684	4,6	8,7	4,2
Burkina Faso	4 812	6 043	7 969	380	493	7,8	3,6	9,5
Burundi	1 080	1 253	2 083	145	153	-1,2	4,8	4,0
Éthiopie	9 578	15 026	24 583	133	269	-2,2	11,5	8,7
Ex-République yougoslave de Macédoine	5 483	6 675	7 322	2 635	3 478	2,8	6,1	-0,3
Kazakhstan	47 931	69 256	87 463	3 187	5 193	9,3	8,9	5,0
Kirghizistan	2 303	2 753	3 209	457	572	7,0	8,5	-0,9
Lesotho	1 302	1 495	1 905	686	929	4,7	4,7	4,0
Malawi	2 848	3 908	4 618	209	220	5,5	9,5	1,9
Mali	5 055	6 023	7 094	436	480	7,4	4,3	-0,4
Mongolie	2 127	3 020	4 557	862	1 630	7,0	10,2	12,3
Népal	7 650	8 858	11 168	306	399	3,9	3,4	4,9
Niger	3 162	3 676	4 914	266	290	5,3	3,1	10,8
Ouganda	8 626	11 614	15 709	296	405	6,5	8,4	3,4
Ouzbékistan	12 492	16 914	25 143	486	846	4,2	9,5	8,2
Paraguay	8 219	9 651	11 492	1 446	1 718	4,3	5,4	-1,2
République centrafricaine	1 283	1 453	1 668	330	472	-5,4	8,1	6,9
République démocratique populaire lao	2 378	3 183	4 650	427	707	6,1	7,6	8,2
République de Moldova	2 589	3 225	3 710	716	1 038	6,6	3,1	-0,8
Rwanda	2 196	3 035	4 491	243	390	1,5	7,6	8,0
Soudan du Sud	..	..	5 023	..	928	..	..	53,0
Swaziland	2 451	2 763	2 911	2 253	2 341	2,2	3,5	-1,5
Tadjikistan	1 965	2 656	3 486	301	459	11,0	8,0	7,5
Tchad	4 072	5 892	7 738	455	738	14,7	3,3	8,9

	Estimations en prix constants de 2005 (millions de dollars E.-U.)			Par habitant (dollars constants de 2005)		Taux de croissance annuel moyen (pourcentage)		
	2003	2007	2012	2003	2012	2003	2007	2012
<i>Pays en développement sans littoral</i>								
Turkménistan	11 880	17 369	28 434	1 469	3 270	3,3	11,1	11,1
Zambie	6 465	8 098	11 236	593	798	5,1	6,2	7,2
Zimbabwe	6 732	5 801	8 179	511	431	-17,0	-3,7	4,4
Moyenne	202 686	279 836	375 790	939	1 433	5,2	9,5	5,7
Pays de transit	5 269 752	7 362 090	10 043 620	1 796	2 442	6,9	9,9	5,4

Source : Division de statistique.

Tableau 2
Versements d'aide publique au développement

	Versements nets d'aide publique au développement (exprimés en prix constants de 2011)			Ratio aide publique au développement/ revenu national brut (pourcentage)	Versements au titre de l'aide pour le commerce, exprimés en prix constants de 2011 (millions de dollars É.-U.)	
	2003	2010	2012	2012	2007	2012
<i>Pays en développement sans littoral</i>						
Afghanistan	2 164	6 743	6 094	32,8	958	1 504
Arménie	337	362	303	2,6	95	112
Azerbaïdjan	400	166	394	0,6	88	250
Bhoutan	110	141	162	9,6	30	84
Bolivie (État plurinational de)	1 263	719	615	2,6	146	210
Botswana	37	163	86	0,5	15	15
Burkina Faso	760	1 134	1 040	10,8	264	291
Burundi	316	673	455	21,2	100	167
Éthiopie	2 120	3 723	2 501	7,8	522	594
Ex-République yougoslave de Macédoine	362	198	387	5,2	46	74
Kazakhstan	385	231	168	0,1	111	37
Kirghizistan	268	398	505	7,8	56	122
Lesotho	106	270	293	10,3	19	19
Malawi	703	1 090	155	1,6	122	74
Mali	779	1 157	1 021	28,4	323	319
Mongolie	344	322	406	6,1	72	191
Népal	642	880	473	4,7	127	267
Niger	670	792	832	4,0	103	124

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'aide publique au développement (exprimés en prix constants de 2011)</i>			<i>Ratio aide publique au développement/ revenu national brut (pourcentage)</i>	<i>Versements au titre de l'aide pour le commerce, exprimés en prix constants de 2011 (millions de dollars É.-U.)</i>	
	2003	2010	2012	2012	2007	2012
Ouganda	1 347	1 827	1 538	8,5	539	381
Ouzbékistan	243	244	273	0,5	28	99
Paraguay	69	110	534	13,5	28	57
République centrafricaine	71	280	158	10,4	30	56
République démocratique populaire lao	422	448	451	4,6	150	162
République de Moldova	160	501	683	10,2	46	186
Rwanda	458	1 097	162	0,4	99	195
Swaziland	55	97	835	12,5	11	25
Tadjikistan	201	465	85	2,6	53	132
Tchad	352	514	214	3,9	35	45
Turkménistan	38	46	40	0,1	1	5
Zambie	1 059	970	941	4,9	118	139
Zimbabwe	248	782	803	10,6	20	86
Pays en développement sans littoral	16 489	26 544	22 609	3,8	4 355	5 951

Source : Organisation pour la coopération économique et le développement.

Tableau 3

Dettes extérieures, 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>Dettes extérieures (pourcentage du revenu national brut)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu à l'étranger)</i>			<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Allègement de la dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (millions de dollars É.-U.)</i>
	2003	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			

	<i>Dette extérieure</i> (pourcentage du revenu national brut)			<i>Service de la dette</i> (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu à l'étranger)			<i>Allègement de la dette</i> <i>au titre de l'Initiative</i> <i>en faveur des pays</i> <i>pauvres très endettés</i> (millions de dollars É.-U.)	<i>Allègement de la dette</i> <i>au titre de</i> <i>l'Initiative d'allègement</i> <i>de la dette multilatérale</i> (millions de dollars É.-U.)
	2003	2010	2011	2003	2010	2011	2012	2012
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
Ouganda	73,4	19,3	23,5	9,8	1,8	1,7	1 950	3 524
Ouzbékistan	53,0	19,1	17,8					
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
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					
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>Commerce de marchandises</i>							
	<i>Exportations (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Importations (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Commerce Part du PIB (pourcentage)</i>	
	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2012</i>
Afghanistan	144	376	429	–	3 906	3 676	138	45
Arménie	686	1 334	1 380	903	2 377	2 480	82	74
Azerbaïdjan	2 592	34 495	32 634	3 057	37 227	36 915	108	79
Bhoutan	133	675	554	133	747	697	70	87
Bolivie (État plurinational de)	1 597	8 358	11 233	1 962	9 133	12 196	52	85
Botswana	2 810	5 882	5 971	3 668	6 964	6 285	86	95
Burkina Faso	321	2 352	2 183	366	2 601	2 744	31	50
Burundi	38	123	134	45	236	228	27	46
Éthiopie	496	2 875	2 891	1 258	5 815	5 994	41	46
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	4 478	4 002	1 737	5 571	5 042	137	83
Kazakhstan	12 927	84 336	86 449	14 945	91 991	97 030	91	78
Kirghizistan	582	1 972	1 894	749	3 411	3 151	84	149
Lesotho	476	1 172	972	588	1 226	1 041	199	155
Malawi	525	1 425	1 184	619	1 629	1 394	93	129
Mali	928	2 374	2 610	1 152	2 770	3 086	67	69
Mongolie	616	4 818	4 385	835	5 439	5 346	64	62
Népal	662	919	911	1 075	1 862	1 929	141	128
Niger	352	1 250	1 500	415	1 393	1 605	120	128
Ouganda	532	2 159	2 357	834	4 240	4 732	37	58
Ouzbékistan	3 189	13 254	11 210	3 725	15 027	12 338	68	58
Paraguay	2 585	7 763	7 270	2 744	13 386	12 743	44	43
République centrafricaine	128	190	200	154	265	252	36	33
République démocratique populaire lao	335	2 216	2 269	463	2 404	2 848	67	85
République de Moldova	790	2 217	2 162	1 055	3 159	3 164	40	68
Rwanda	63	464	591	140	913	1 016	94	94
Swaziland	1 638	1 910	1 930	1 872	2 205	2 168	32	47
Tadjikistan	797	1 257	1 358	995	1 157	1 644	203	141
Tchad	601	4 800	4 600	667	4 887	4 711	83	69
Turkménistan	3 632	13 000	16 500	–	–	–	119	118
Zambie	980	9 001	9 372	1 252	9 035	9 881	70	83

	Commerce de marchandises							
	Exportations (millions de dollars É.-U.)			Importations (millions de dollars É.-U.)			Commerce Part du PIB (pourcentage)	
	2003	2011	2012	2003	2011	2012	2003	2012
Zimbabwe	1 670	3 512	3 882	2 172	3 556	–	70	120
Pays en développement sans littoral	44 190	220 959	225 019	49 362	262 476	270 158	80	78

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

Note : Les données relatives au Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

Tableau 5
Échanges transfrontaliers – 2013

	Nombre de documents exigés pour les exportations		Coût d'exportation par conteneur (dollars É.-U.)		Temps de transit pour les exportations (jours)		Coût d'importation d'un conteneur (dollars É.-U.)		Temps de transit pour les importations (jours)	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013
Afghanistan	10	10	2 180	4 645	67	67	2 100	5 180	80	85
Arménie	6	5	1 670	1 885	37	37	1 860	2 175	37	18
Azerbaïdjan	9	9	3 155	3 540	34	34	2 945	3 560	36	25
Bhoutan	9	9	1 150	2 230	38	38	1 780	2 330	38	38
Bolivie (État plurinational de)	7	7	1 425	1 440	24	24	1 452	1 745	36	24
Botswana	6	6	2 088	3 045	33	33	2 595	3 610	43	35
Burkina Faso	11	10	2 226	2 455	45	45	3 722	4 430	54	49
Burundi	9	9	2 287	2 905	47	47	4 035	4 420	71	46
Éthiopie	7	7	2 037	2 180	47	47	2 790	2 760	41	44
Ex-République yougoslave de Macédoine	12	12	3 200	8 650	71	71	4 500	10 250	65	72
Kazakhstan	11	10	2 730	4 885	89	89	2 780	4 865	76	69
Kirghizistan	15	9	2 500	4 360	64	64	2 450	5 150	75	75
Lesotho	8	7	1 188	1 695	44	44	1 210	1 945	49	33
Malawi	7	6	1 130	1 376	17	17	1 130	1 380	15	11
Mali	11	10	1 623	2 175	45	45	2 500	2 870	54	43
Mongolie	7	6	1 752	2 440	44	44	2 740	4 405	66	32
Népal	7	7	1 415	1 545	32	32	1 740	1 870	35	35
Niger	11	11	1 807	2 745	49	49	2 274	2 950	49	50
Ouganda	12	7	1 050	2 800	38	38	2 945	3 375	64	33

	Nombre de documents exigés pour les exportations		Coût d'exportation par conteneur (dollars É.-U.)		Temps de transit pour les exportations (jours)		Coût d'importation d'un conteneur (dollars É.-U.)		Temps de transit pour les importations (jours)	
	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013	2005	2013
Ouzbékistan	13	12	3 685	4 785	86	86	4 050	5 235	104	95
Paraguay	11	11	1 600	2 295	43	43	1 725	2 400	35	39
République centrafricaine	8	9	4 581	5 490	57	57	4 534	5 555	66	55
République démocratique populaire lao	12	10	1 420	1 950	55	55	1 690	1 910	65	26
République de Moldova	8	8	2 743	4 475	59	59	2 946	4 500	66	62
Rwanda	7	7	1 220	1 850	36	36	1 400	2 275	33	30
Swaziland	13	7	3 840	3 245	60	60	4 000	4 990	95	30
Tadjikistan	8	7	1 798	1 880	21	21	1 820	2 145	30	23
Tchad	7	8	4 867	6 615	78	78	5 715	9 025	102	98
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambie	7	7	2 098	2 765	53	53	2 840	3 560	59	49
Zimbabwe	7	7	1 879	3 765	52	52	2 420	5 660	67	71
Moyenne des pays en développement sans littoral	9,2	8,3	2 211	3 204	49	42	2 690	3 884	57	47
Moyenne des pays en développement de transit	8,2	7,6	1 015	1 268	30	22	1 183	1 434	29	27

Source : Banque mondiale.

Note : Les données relatives au Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

Tableau 6
Indicateurs relatifs aux transports

	Routes		Voies ferrées (km)		Voies navigables (km)	Oléoducs (km)		Nombre de départs d'avion (en milliers)		Transport aérien, fret ^a (en millions de tonnes-kilomètre)	
	Kilomètres	Pourcentage de routes asphaltées	2000/09	2013		2006	2013	2000	2013	2003	2013
	2000/08	2011			2007/11						
Afghanistan	42 150	36	–		1 200	466	466	3,4	11,8	–	84,62
Arménie	7 515	90	845	826	–	2 233	2 233	4	6,0	5,03	0,47
Azerbaïdjan	59 141	56	2 099	2 068	–	4 785	6 425	4,4	15,8	67,11	17,92

	<i>Routes</i>				<i>Voies navigables (km)</i>	<i>Oléoducs (km)</i>		<i>Nombre de départs d'avion (en milliers)</i>		<i>Transport aérien, fret^a (en millions de tonnes-kilomètre)</i>	
	<i>Kilomètres</i>	<i>Pourcentage de routes asphaltées</i>	<i>Voies ferrées (km)</i>								
	2000/08	2011	2000/09	2013	2007/11	2006	2013	2000	2013	2003	2013
Bhoutan	8 050	34	–	–	–	–	–	1,1	4,0	0,21	0,64
Bolivie (État plurinational de)	62 479	12	2 866	3 652	10 000	8 994	9 646	21,6	38,3	24,52	8,02
Botswana	25 798	33	888	888	–	–	–	6,7	9,2	0,28	0,14
Burkina Faso	92 495	20	622	622	–	–	–	3,4	3,2	0,00	0,06
Burundi	12 322	10	–	–	Lac Tanganyika	–	–	–	–	–	–
Éthiopie	42 429	14	–	–	–	–	–	26,6	65,9	93,47	791,31
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 840	58	699	699	–	388	388	8,0	–	0,14	–
Kazakhstan	93 123	90	14 205	14 319	4 000	24 740	26 963	8,0	55,0	20,80	66,92
Kirghizistan	34 000	91	417	417	600	270	496	6,1	7,7	4,85	0,59
Lesotho	5 940	18	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Malawi	15 451	45	797	797	700	–	–	4,8	1,6	1,18	0,01
Mali	18 709	25	734	593	1 800	–	–	1,5	2,8	–	1,19
Mongolie	49 250	4	1 810	1 818	580 (saisonnier)	–	–	6,2	8,9	0,54	0,83
Népal	17 280	54	59	59	–	–	–	12,1	28,9	7,58	10,21
Niger	18 951	21	–	–	300 (saisonnier)	–	–	1,5	1,0	5,75	5,76
Ouganda	70 746	23	261	2 244	Lacs	–	–	0,3	8,1	23,41	0,86
Ouzbékistan	81 600	87	4 230	4 280	1 100	10 574	11 345	30,1	23,7	70,98	107,25
Paraguay	29 500	16	36 ^a	36	3 100	–	–	7,6	6,4	–	1,08
République centrafricaine	24 307	6,8	–	–	2 800	–	–	1,5	–	–	–
République démocratique populaire lao	29 811	14	–	–	4 600	540	540	6,4	19,6	1,91	1,41
République de Moldova	12 755	86	1 156	1 157	424	1 906	1 906	3,7	7,5	0,00	0,00
Rwanda	14 008	19	–	–	Lac Kivu (eaux peu profondes)	–	–	–	10,8	–	20,00
Swaziland	3 594	30	300	300	–	–	–	2,6	–	–	–
Tadjikistan	27 767	–	616	621	200	587	587	4,0	6,2	3,80	1,87
Tchad	40 000	1	–	–	Saisonnier	250	582	1,5	0,1	–	0,46
Turkménistan	24 000	81	3 181	4 980	1 300	7 864	9 001	21,9	1,4	13,56	2,77

	<i>Routes</i>				<i>Voies navigables (km)</i>	<i>Oléoducs (km)</i>		<i>Nombre de départs d'avion (en milliers)</i>		<i>Transport aérien, fret^a (en millions de tonnes-kilomètre)</i>	
	<i>Kilomètres</i>	<i>Pourcentage de routes asphaltées</i>	<i>Voies ferrées (km)</i>			<i>2006</i>	<i>2013</i>	<i>2000</i>	<i>2013</i>	<i>2003</i>	<i>2013</i>
	<i>2000/08</i>	<i>2011</i>	<i>2000/09</i>	<i>2013</i>	<i>2007/11</i>						
Zambie	66 781	22	1 273	2 157	2 250	771	771	6,1	7,6	0,03	0,00
Zimbabwe	97 267	19	2 583	3 427	Lac Kariba	270	270	13,6	11,3	18,49	32,68
Pays en développement sans littoral	1 141 059	37	34 192	45 960		63 002	73 632	221,6	362,8	363,63	1 157,08

Source : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde de 2014* (Washington, 2014) et Central Intelligence Agency des États-Unis.

Note : Les données relatives au Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

^a Le fret aérien est le volume de fret transporté à bord de chaque avion, mesuré en tonnes métriques fois les kilomètres parcourus.

Tableau 7
Indicateurs des télécommunications

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile pour 100 habitants</i>								
	<i>Lignes téléphoniques principales</i>			<i>Téléphonie mobile</i>			<i>Usagers d'Internet pour 100 habitants</i>		
	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2012</i>
Afghanistan	0,2	–	0,0	0,9	17,7	60,4	0,1	1,9	5,5
Arménie	18,6	20,9	19,7	3,8	62,8	111,9	4,6	6,0	39,2
Azerbaïdjan	11,2	14,3	18,5	12,6	51,5	108,8	–	14,5	54,2
Bhoutan	3,8	4,4	3,6	0,4	22,0	75,6	2,4	5,9	25,4
Bolivie (État plurinational de)	6,8	7,0	8,4	14,2	33,6	90,4	3,5	10,5	34,2
Botswana	7,2	7,2	8,0	24,3	60,1	153,8	3,3	5,3	11,5
Burkina Faso	0,5	0,8	0,9	1,9	13,1	60,6	0,4	0,8	3,7
Burundi	0,3	0,3	0,2	0,9	3,2	22,8	0,2	0,7	1,2
Éthiopie	0,6	1,1	0,9	0,1	1,5	22,4	0,1	0,4	1,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,2	22,1	19,4	37,3	85,6	106,2	19,1	36,3	63,1
Kazakhstan	15,1	21,0	26,8	9,0	80,0	185,8	2,0	4,0	53,3
Kirghizistan	7,9	9,4	8,9	2,8	42,2	124,2	3,9	14,0	21,7
Lesotho	1,8	2,4	2,5	6,6	24,7	75,3	1,5	3,4	4,6
Malawi	0,7	1,3	1,4	1,1	7,7	29,2	0,3	1,0	4,4
Mali	0,5	0,6	0,8	2,2	19,9	98,4	0,3	0,8	2,2
Mongolie	5,6	7,1	6,3	12,9	46,0	120,7	–	9,0	16,4

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile pour 100 habitants</i>								
	<i>Lignes téléphoniques principales</i>			<i>Téléphonie mobile</i>			<i>Usagers d'Internet pour 100 habitants</i>		
	2003	2007	2012	2003	2007	2012	2003	2007	2012
Népal	1,5	2,7	3,0	0,3	12,6	59,6	0,4	1,4	11,1
Niger	0,2	0,3	0,6	0,7	6,3	31,4	0,2	0,4	1,4
Ouganda	0,2	0,5	0,9	2,9	13,7	45,0	0,5	3,7	14,7
Ouzbékistan	6,7	6,8	6,9	1,3	21,3	71,0	1,9	7,5	36,5
Paraguay	4,9	6,4	6,1	31,2	76,6	101,6	2,1	11,2	27,1
République centrafricaine	0,2	–	0,0	1,0	8,3	25,3	0,2	0,4	3,0
République démocratique populaire lao	1,2	1,6	1,8	2,0	24,6	64,7	0,3	1,6	10,7
République de Moldova	20,3	29,4	34,3	12,2	51,3	102,0	7,4	20,5	43,4
Rwanda	0,3	0,2	0,4	1,4	6,4	49,7	0,4	2,1	8,0
Swaziland	4,2	4,0	3,7	7,8	33,5	65,4	2,4	4,1	20,8
Tadjikistan	3,8	4,1	4,9	0,7	30,0	81,5	0,1	7,2	14,5
Tchad	0,1	0,3	0,2	0,7	8,6	35,4	0,3	0,8	2,1
Turkménistan	8,1	9,4	11,1	0,2	7,9	76,4	0,4	1,4	7,2
Zambie	0,8	0,8	0,6	2,2	21,8	74,8	1,0	4,9	13,5
Zimbabwe	2,4	2,7	2,2	2,9	9,6	91,9	6,4	10,9	17,1
Moyenne des pays en développement sans littoral	3,0	3,7	3,9	3,2	18,6	60,6	1,3	3,7	13,4
Moyenne du transit	11,1	13,6	10,7	12,2	36,3	79,4	4,6	11,1	27,0

Source : Banque mondiale.

Tableau 8 Investissements étrangers directs

(En millions de dollars des États-Unis)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Afghanistan	58	187	271	238	189	94	76	211	83	94
Arménie	121	248	239	453	699	935	778	570	525	489
Azerbaïdjan	3 285	3 556	1 680	-584	-4 749	14	473	563	1 467	2 005
Bhoutan	3	9	6	72	3	7	18	26	10	16
Bolivie (État plurinational de)	197	85	-288	281	366	513	423	643	859	1 060
Botswana	418	391	279	486	495	521	129	-6	414	293
Burkina Faso	29	14	34	34	344	106	101	35	42	40

<i>Pays en développement sans littoral</i>	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Burundi	0	0	1	0	1	4	0	1	3	1
Éthiopie	465	545	265	545	222	109	221	288	627	970
Ex-République yougoslave de Macédoine	113	324	96	433	693	586	201	212	468	135
Kazakhstan	2 092	4 157	1 971	6 278	11 119	14 322	13 243	11 551	13 903	14 022
Kirghizistan	46	175	43	182	208	377	189	438	694	372
Lesotho	44	56	70	60	106	112	100	114	132	172
Malawi	66	108	140	36	124	195	49	97	129	129
Mali	132	101	224	83	73	180	748	406	556	310
Mongolie	132	93	188	245	373	845	624	1 691	4 715	4 452
Népal	15	0	2	-7	6	1	39	87	95	92
Niger	11	20	30	51	129	340	791	940	1 066	793
Ouganda	202	295	380	644	792	729	842	544	894	1 721
Ouzbékistan	83	177	192	174	705	711	842	1 628	1 467	1 094
Paraguay	25	28	35	95	202	209	95	228	215	320
République centrafricaine	11	15	10	35	57	117	42	62	37	71
République démocratique populaire lao	19	17	28	187	324	228	190	279	301	294
République de Moldova	74	83	191	258	541	711	145	197	281	159
Rwanda	3	11	14	31	82	103	119	42	106	160
Swaziland	-61	71	-46	121	37	106	66	136	93	90
Tadjikistan	32	272	54	339	360	376	16	16	11	290
Tchad	713	467	-99	-279	-322	466	376	313	282	323
Turkménistan	226	354	418	731	856	1 277	4 553	3 631	3 399	3 159
Zambie	347	364	357	616	1 324	939	695	1 729	1 108	1 066
Zimbabwe	4	9	103	40	69	52	105	166	387	400
Total des pays en développement sans littoral	8 904	12 230	6 888	11 879	15 427	25 284	26 287	26 836	34 369	34 592
Total des pays de transit	97 212	120 306	151 889	178 233	238 898	311 747	237 254	270 534	338 175	332 627

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

Note : Les données relatives au Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

Tableau 9
Indicateurs de développement social

	<i>Couverture par la thérapie antirétrovirale (pourcentage de personnes à un stade avancé d'infection)</i>		<i>Indice de développement humain</i>		<i>Espérance de vie à la naissance, total (années)</i>		<i>Taux de mortalité pour les garçons de moins de 5 ans (pour 1 000)</i>		<i>Proportion de femmes dans les parlements nationaux (pourcentage)</i>	
	2009	2012	2005	2012	2003	2012	2010	2012	2003	2012
Afghanistan	1	8	46,6	49,1	56,1	60,5	106,7	101,5		27,7
Arménie	17	35	73,2	74,4	72,6	74,4	20,2	18,2	3,1	8,4
Azerbaïdjan	8	24	69,0	70,9	68,0	70,6	41,5	38,0	10,5	16,0
Bhoutan	13	12	64,8	67,6	62,6	67,9	52,2	48,6	9,3	8,5
Bolivie (État plurinational de)	16	35	64,7	66,9	64,0	66,9	48,9	45,2	18,5	25,4
Botswana	82	95	50,6	53,0	47,7	47,0	62,0	57,5	17,0	7,9
Burkina Faso	44	70	52,5	55,9	51,7	55,9	119,7	107,5	11,7	15,3
Burundi	38	58	47,8	50,9	49,2	53,6	118,6	110,8	18,4	30,5
Éthiopie	36	60	55,2	59,7	54,6	63,0	82,5	74,2	7,7	27,8
Ex-République yougoslave de Macédoine	13	28	73,8	75,0	64,9	67,3	68,4	64,1	18,3	30,9
Kazakhstan	–	–	65,2	67,4	65,9	69,6	25,2	21,5	10,4	24,3
Kirghizistan	19	23	66,6	68,0	68,3	70,0	34,0	29,7	10,0	23,3
Lesotho	44	54	44,3	48,7	43,8	48,8	115,3	106,5	11,7	24,2
Malawi	–	–	49,0	54,8	73,8	75,0	10,6	7,9	9,3	22,3
Mali	40	69	49,0	51,9	47,3	54,7	87,8	75,6	10,2	10,2
Mongolie	16	29	66,0	68,8	67,5	68,7	20,9	19,6	10,5	3,9
Népal	5	5	65,6	69,1	64,4	67,3	35,8	32,6		33,2
Niger	13	33	51,7	55,1	63,7	68,0	48,0	44,1	1,2	13,3
Ouganda	37	64	50,2	54,5	50,9	58,6	85,1	75,1	24,7	35,0
Ouzbékistan	13	43	67,2	68,6	67,2	68,1	48,1	45,0	7,2	22,0
Paraguay	26	46	71,2	72,7	52,8	58,0	130,1	117,0	2,5	12,5
République centrafricaine	–	–	44,4	49,1	44,2	49,5	144,3	134,9	7,3	12,5
République démocratique populaire lao	40	51	64,5	67,8	63,4	67,8	83,5	76,6	22,9	25,0
République de Moldova	42	52	67,9	69,6	50,5	54,6	143,8	133,7	12,9	19,8
Rwanda	62	73	52,3	55,7	70,9	72,2	26,0	24,3	25,7	56,3
Swaziland	69	87	45,9	48,9	51,9	63,5	68,0	59,0	3,1	13,6
Tadjikistan	56	82	65,4	67,8	46,0	48,9	96,9	84,5	12,7	19,0
Tchad	36	40	48,1	49,9	47,1	50,7	166,2	157,0	5,8	12,8
Turkménistan	–	–	64,4	65,2	64,2	65,3	64,2	60,3	26,0	16,8

	<i>Couverture par la thérapie antirétrovirale (pourcentage de personnes à un stade avancé d'infection)</i>		<i>Indice de développement humain</i>		<i>Espérance de vie à la naissance, total (années)</i>		<i>Taux de mortalité pour les garçons de moins de 5 ans (pour 1 000)</i>		<i>Proportion de femmes dans les parlements nationaux (pourcentage)</i>	
	2009	2012	2005	2012	2003	2012	2010	2012	2003	2012
Zambie	57	79	44,4	49,4	44,5	57,0	106,5	94,1	12,0	11,5
Zimbabwe	37	79	44,0	52,7	42,9	58,0	103,7	96,0	10,0	15,0
Moyenne des pays en développement sans littoral	28	48	57,6	60,6	56,5	62,0	82,6	75,5	12,1	20,2

Source : Banque mondiale et Programme des Nations Unies pour le développement.

Note : Les données relatives au Soudan du Sud ne sont pas disponibles.

Tableau 10
Valeur ajoutée 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

<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>
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
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 et Fonds monétaire international.