



Assemblée générale

Distr. générale
1^{er} août 2017
Français
Original : anglais

Soixante-douzième session

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

**Groupes de pays en situation particulière :
suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies
sur les pays en développement sans littoral**

Mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport est établi en application de la résolution 71/239, dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-douzième session, un rapport sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

* A/72/150.



I. Introduction

1. Les pays en développement sans littoral doivent faire face à des difficultés structurelles liées à leur situation géographique qui engendrent des coûts anormalement élevés dans les domaines du transport et du commerce, ce qui entrave leur compétitivité, freine la création d'emplois, leur intégration aux marchés mondiaux, leur croissance économique et leur développement durable de manière générale. Les pays en développement sans littoral doivent payer plus du double de ce que payent les États côtiers pour importer ou exporter des marchandises, dont le temps de transit est presque deux fois supérieur à celui des pays de transit. En conséquence, ces pays ont en moyenne un niveau de développement inférieur de 20 % à ce qu'il aurait été s'ils avaient accès à la mer.

2. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 reflète la volonté de la communauté internationale de traiter ces problèmes de manière plus cohérente et d'accroître le taux de la croissance d'une manière durable et qui profite à tous, ce qui peut contribuer à éliminer la pauvreté. Le Programme s'articule autour de six domaines d'action prioritaires, assortis d'objectifs précis à atteindre d'ici à 2024.

3. Le Programme de développement durable à l'horizon 2030 et les 17 objectifs de développement durable constituent un programme global et intégré tenant compte des trois dimensions du développement durable (économique, sociale et environnementale) qui, s'il est mis en œuvre sans délai, efficacement et à grande échelle, transformera le monde en mettant fin à l'extrême pauvreté. Le Programme 2030 met de nouveau l'accent sur les pays en situation particulière et tient notamment compte des besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Le Programme d'action de Vienne fait partie intégrante du Programme 2030 et sa mise en œuvre intégrale est essentielle pour que les pays en développement sans littoral réalisent les objectifs de développement durable. La mise en œuvre du Programme d'action garantira le respect du principe inscrit dans le Programme 2030, à savoir ne pas faire de laissés-pour-compte.

4. Le présent rapport est le troisième rapport d'étape sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne (pour le rapport précédent, voir A/71/313). Il met en évidence le rôle des entités des Nations Unies dans le suivi de la mise en œuvre du programme et offre des recommandations pour l'accélérer.

II. Aperçu des dernières évolutions de la situation socioéconomique et des progrès accomplis par les pays en développement sans littoral dans la réalisation des objectifs de développement durable

5. Entre 2003 et 2013, le taux de croissance moyen du produit intérieur brut (PIB) des pays en développement sans littoral était de 7 %. Il est tombé d'un maximum de près de 10 % en 2007 à 4,9 % en 2009. La croissance a repris dans nombre de pays en développement sans littoral entre 2010 et 2013, bien que le PIB global de ce groupe n'ait augmenté que de 4,9 % entre 2014 et 2015. En 2016, la croissance était estimée à 2,6 %, soit une baisse de plus d'un point de pourcentage par rapport à 2015.

6. Seuls six pays en développement sans littoral affichent un bon Indice de développement humain. En effet, cet indice s'établissait en moyenne à 0,57 en 2015 dans ces pays, le plus élevé étant de 0,79 et le plus faible de 0,35. En 2015, 15 des

41 pays enregistrant un faible niveau de développement humain étaient des pays en développement sans littoral.

7. Il faudra intensifier et maintenir les efforts dans la durée afin d'éliminer l'extrême pauvreté d'ici à 2030 dans les pays en développement sans littoral. La proportion de la population vivant au-dessous du seuil de pauvreté international de 1,90 dollar par jour dans ces pays a diminué, passant de 48,6 % en 2002 à 30,5 % en 2012. Le pourcentage de la population active ayant un emploi et vivant sous le seuil de pauvreté a suivi la même tendance, passant de 47,2 % en 2000 à 23,7 % en 2016.

8. S'agissant de l'objectif de développement durable 2, on a pu constater ces 15 dernières années une régression de la sous-alimentation dans les pays en développement sans littoral, celle-ci touchant 22,7 % de la population en 2014-2016, contre 33,6 % en 2000-2002. La prévalence de la sous-alimentation dans ces pays de 2014 à 2016 était supérieure de 76 % à la moyenne des pays en développement.

9. En ce qui concerne l'objectif 3, permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge, la situation s'est améliorée de manière constante s'agissant du taux de mortalité des enfants de moins de cinq ans dans les pays en développement sans littoral : celui-ci est passé de 139,7 pour 1 000 naissances vivantes en 2000 à 67,9 pour 1 000 en 2015. Ce taux reste cependant largement supérieur à la moyenne des pays en développement. L'incidence de l'infection par le VIH est passée de 2,13 contaminations pour 1 000 personnes séronégatives en 2000 à 0,84 en 2015, une amélioration significative ayant été notée chez les femmes et les enfants. Les indicateurs relatifs au paludisme et à la tuberculose montrent également des progrès, bien que l'incidence dans les pays en développement sans littoral demeure plus élevée que la moyenne dans les pays en développement.

10. Pour ce qui est de l'objectif 4, les indicateurs relatifs à la scolarisation reflètent une amélioration générale. Les progrès se poursuivent vers la réalisation de l'objectif 5, parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles, le pourcentage de femmes entre 20 et 24 ans indiquant avoir été mariées avant l'âge de 15 ou 18 ans étant en baisse, tout comme celui de filles ayant subi une mutilation génitale féminine. En 2016, 26 % des sièges dans les parlements nationaux et les organes de gouvernement locaux dans les pays en développement sans littoral étaient occupés par des femmes, ce qui est supérieur à la moyenne mondiale de 23,4 %.

11. S'agissant de l'objectif 6, si des améliorations progressives et continues ont été notées ces dix dernières années, la proportion moyenne de la population des pays en développement sans littoral ayant accès à des sources d'eau potable et à des installations sanitaires améliorées demeure faible et largement inférieure à la moyenne mondiale. Il convient d'affecter davantage de crédits publics à la gestion de l'eau et de l'assainissement doivent être augmentées et d'associer davantage la population locale aux activités dans ce domaine, surtout dans les zones rurales.

12. En ce qui concerne l'objectif 7, relatif à l'énergie, le pourcentage de la population ayant accès à l'électricité est passé de 34,9 en 2000 à 48,5 en 2014. La baisse de la part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique observée ces dix dernières années s'est poursuivie l'année passée. Cela s'explique par la découverte et l'utilisation croissantes de ressources en hydrocarbures.

13. Pour ce qui est de l'objectif 9, relatif à l'industrie, à l'innovation et aux infrastructures, la croissance du transport aérien de passagers et de marchandises s'est poursuivie, atteignant un niveau record en 2015. La part de la de l'industrie manufacturière dans le PIB total est restée relativement stable, avec une légère

baisse entre 2015 et 2016, où elle est passée de 9,3 % à 9,2 %. Les dépenses en recherche-développement en pourcentage du PIB sont restées stables entre 2013 et 2014 malgré l'augmentation du nombre de chercheurs. L'aide publique internationale à la construction d'infrastructures a augmenté de manière constante ces quinze dernières années.

14. S'agissant de l'objectif 17, relatif aux partenariats, les flux d'aide publique au développement des pays en développement sans littoral ont été ramenés de 26,1 milliards de dollars en 2014 à 24,8 milliards de dollars en 2015. La participation aux échanges internationaux, mesurée par la part des exportations de marchandises dans les exportations mondiales, est passée de 0,58 % en 2003 à un niveau record de 1,22 % en 2012, avant de chuter à 0,9 % en 2016.

15. En ce qui concerne les objectifs 11 et 12, le taux moyen de particules fines dans les villes en 2014 était de 44 %, contre une moyenne mondiale de 45 %. La consommation matérielle, correspondant à l'empreinte matérielle par unité de PIB et par habitant, a enregistré une tendance à la hausse.

16. Les pays en développement sans littoral sont particulièrement vulnérables aux effets néfastes des changements climatiques, notamment la sécheresse, la désertification, la dégradation des terres et la fonte des glaces. La plupart d'entre eux dépendent de cultures alimentées par les eaux pluviales et la majorité de leurs terres agricoles sont situées dans des zones arides ou semi arides, caractérisées par une pluviosité extrêmement variable. Le pourcentage de la superficie totale occupée par les zones boisées, qui était passé à 15,7 % en 2015, a continué de chuter.

17. En ce qui concerne l'objectif 14, bien que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer confère aux États sans littoral le droit d'utiliser les océans, les mers et les ressources marines, de participer, selon une formule équitable, à l'exploitation d'une part appropriée du reliquat des ressources biologiques des zones économiques exclusives des États côtiers de la même sous-région ou région, de mener des activités dans la zone internationale des fonds marins, qui, avec ses ressources, est le patrimoine commun de l'humanité, peu de pays en développement sans littoral l'exercent effectivement. Ce faible taux de participation s'explique par le manque de ressources, la méconnaissance de ces questions et l'accès limité à la mer. C'est pourquoi ces pays ont besoin d'une assistance financière et technique pour réaliser l'objectif 14.

III. État de la mise en œuvre des priorités définies dans le Programme d'action de Vienne

Priorité 1 : questions fondamentales de la politique de transit

18. Le Programme d'action de Vienne souligne l'importance d'un cadre législatif favorable, qui passe notamment par l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles et des formalités, ainsi que l'application intégrale et effective des conventions internationales sur le transport et le transit. L'état de la ratification des instruments législatifs internationaux majeurs par les pays en développement sans littoral et les pays de transit est présenté dans le tableau ci-dessous. Parmi les dernières ratifications, on compte celle de l'Afghanistan, qui a accédé à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en juillet 2016, devenant ainsi son 164^e membre. Neuf autres pays en développement sans littoral ont ratifié l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC pendant la période considérée. La Chine et l'Inde sont désormais parties contractantes à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). La République de Moldova a adhéré à la Convention douanière

relative aux conteneurs et le Turkménistan a adhéré à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières.

19. Le tableau ci-après montre que, si la ratification des conventions par les pays en développement sans littoral et les pays de transit a progressé, il reste encore beaucoup à faire.

État de la ratification des principales conventions internationales relatives à la facilitation du commerce et des transports

<i>Convention</i>	<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pays de transit</i>	<i>Total mondial</i>
Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (2013)	19	20	121
Convention de Kyoto révisée (2006)	18	23	110
Accord instituant l'Organisation mondiale du commerce (1994)	26	30	164
Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982)	20	29	168
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11	7	71
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	12	2	58

Source : Bureau des affaires juridiques, Commission économique pour l'Europe, Organisation mondiale des douanes et Organisation mondiale du commerce (actualisé le 7 août 2017).

20. Au niveau régional, en Asie, l'Accord intergouvernemental sur les ports secs est entré en vigueur en avril 2016. Depuis lors, cinq autres pays ont ratifié l'accord. En Afrique, des ateliers de renforcement des capacités ont été organisés afin de faire connaître les normes relatives aux routes et les standards du Programme relatif au réseau routier trans-Afrique et de l'accord intergouvernemental afin d'encourager les États à ratifier celui-ci.

21. Le domaine prioritaire relatif aux questions fondamentales de la politique de transit comporte trois grands objectifs. Le premier objectif est de réduire le temps de passage dans les couloirs de transit de façon à ce que les marchandises parcourent de 300 à 400 kilomètres toutes les 24 heures. Les données exploitables pour le suivi des avancées réalisées vers cet objectif ne sont disponibles que pour certains des couloirs (voir ci-dessous). La performance générale des couloirs routiers dans les huit pays en développement sans littoral bénéficiant du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale était en moyenne de 550 kilomètres toutes les 24 heures en 2014, puis était passée à 556 kilomètres en 2015. La région a donc déjà atteint cet objectif.

22. En Afrique, les données issues du rapport de l'observatoire des transports du couloir nord, recueillies entre octobre 2015 et mars 2016, montrent que la vitesse de transit par 24 heures à partir de Mombasa (Kenya) était de 205 kilomètres pour Kampala, 164 pour Djouba et 147 pour Kigali. La performance de tous les itinéraires de ce couloir était donc loin de l'objectif du Programme d'action de Vienne. Les données du rapport annuel de l'observatoire des transports du couloir central pour 2015 montraient des vitesses de transit moyennes depuis le port de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) de 393 kilomètres en 24 heures jusqu'à Bujumbura, 398 kilomètres en 24 heures jusqu'à Kigali et de 432 kilomètres en 24 heures jusqu'à Kampala. L'objectif a donc été atteint dans cette région.

23. En Amérique latine, selon la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la durée totale de transport moyenne des marchandises en transit pour les pays en développement sans littoral de la région était supérieure à l'objectif en raison de contraintes liées aux infrastructures de transport des pays sans littoral et des pays de transit et de l'inefficacité des procédures au passage des frontières.

24. Dans l'ensemble, il est nécessaire de réaliser des études ciblées pour déterminer le temps de transit dans les couloirs utilisés par les pays en développement sans littoral.

25. Le deuxième objectif vise à réduire nettement le délai de passage des frontières terrestres. L'Indice de performance logistique de la Banque mondiale peut être utilisé pour évaluer les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif. Cet indice correspond à la moyenne pondérée des notes attribuées aux pays pour six paramètres clefs, notamment l'efficacité des procédures de dédouanement des polices des frontières, la qualité des infrastructures de transport et de commerce, la compétitivité des prix d'expédition et la compétence et la qualité des services d'appui logistique. L'indice de performance logistique des pays en développement sans littoral était de 2,49 en 2014, contre 2,69 pour les pays en développement de transit. En 2016, il était de 2,43 dans les pays en développement sans littoral, contre 2,77 dans les pays de transit. Il faut redoubler d'efforts pour améliorer les mouvements transfrontaliers des marchandises.

26. Le troisième objectif vise à réduire le temps nécessaire aux points de transfert mixtes entre les wagons, les camions et les bateaux. Bien que les données nécessaires pour mesurer les progrès dans ce domaine ne soient pas facilement disponibles, les études de la Banque mondiale indiquent que le temps de séjour moyen des marchandises dans la plupart des ports d'Asie de l'Est et d'Europe est proche de quatre jours. En Afrique, le port de Durban affiche le même temps de séjour de quatre jours. Certains progrès ont été accomplis dans la réduction du temps de séjour des marchandises aux ports de Dar es-Salaam et de Mombasa, où il est passé respectivement de 14 et 11 jours en 2012 à 9 et 6 jours en 2016. Un rapport de la Banque mondiale de 2012 faisait état de temps de séjour de 19 jours à Douala (Cameroun), 18 jours à Lomé (Togo) et 20 jours à Tema (Ghana). Il faut donc redoubler d'efforts pour réduire ces délais et veiller à recueillir et mettre régulièrement à jour les données nécessaires au suivi de cet objectif.

Priorité 2 : développement et entretien de l'infrastructure

27. Des efforts sont en cours pour étendre et améliorer les infrastructures de transport routier et ferroviaire dans toutes les régions où se trouvent des pays en développement sans littoral. Le Réseau routier asiatique se compose de 143 000 kilomètres de routes normalisées et les pays membres s'emploient à améliorer la qualité des routes. Entre 2006 et 2014, la proportion des routes du réseau entrant dans la catégorie III (considérée comme la norme minimum souhaitable) ou dans une catégorie supérieure est passée de 91 % à 92,1 %.

28. La Route transafricaine s'étend sur 54 120 kilomètres, répartis dans neuf couloirs. Il reste toutefois des tronçons manquants, qui doivent être achevés. Des progrès sont en cours s'agissant de la route transafricaine n° 7, notamment pour plusieurs de ses couloirs.

29. En Amérique latine, des initiatives ont été lancées pour améliorer le réseau routier, tant au niveau national, dans les pays en développement sans littoral, que chez leurs pays de transit voisins. Le Paraguay et l'État plurinational de Bolivie travaillent à des projets de développement des infrastructures de transport routier.

30. En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires, des actions sont en cours dans toutes les régions pour étoffer et améliorer le réseau existant. L'ensemble des tronçons manquants s'élève à plus de 26 362 kilomètres dans le réseau ferroviaire africain et à plus de 10 500 kilomètres dans le réseau ferroviaire transasiatique. Le réseau ferroviaire Lajaward, reliant l'Afghanistan et le Turkménistan et la liaison ferroviaire reliant la Chine, le Kazakhstan, le Turkménistan et la République islamique d'Iran, tous deux inaugurés en 2016, sont des exemples concluants d'actions entreprises par les pays en développement sans littoral.

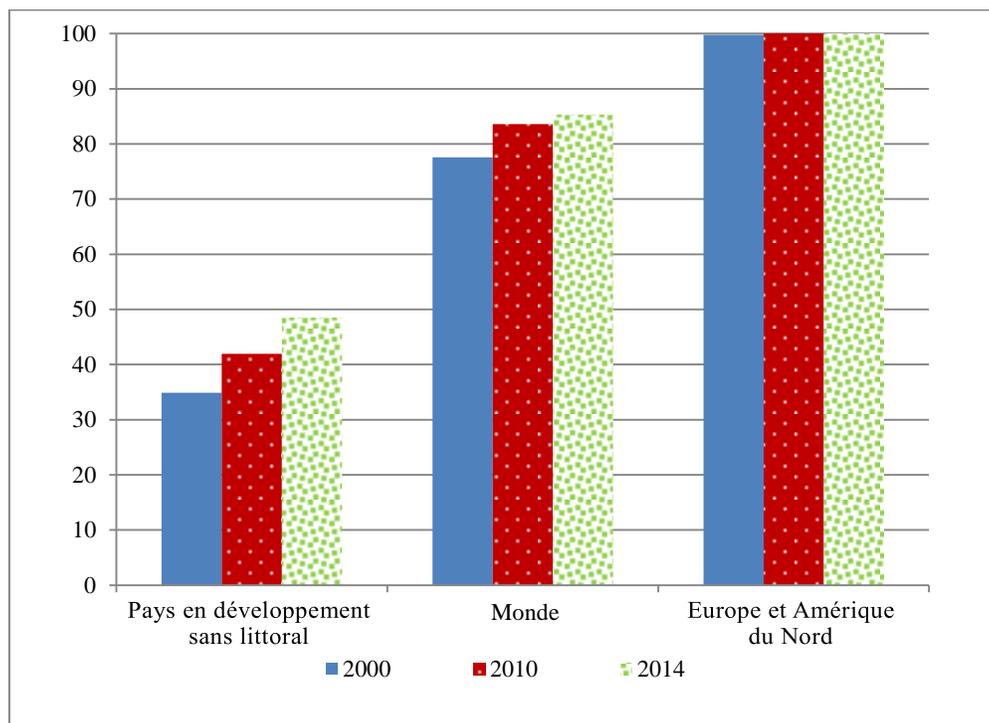
31. En Afrique, une voie ferrée internationale à écartement normal reliant Djibouti et Addis-Abeba a été inaugurée en septembre 2016. Le Kenya a développé une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse partant de Mombasa, qui se prolongera jusqu'au Soudan du Sud, à la République démocratique du Congo et au Burundi. Le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et la Côte d'Ivoire collaborent pour reconstruire et moderniser la ligne reliant Cotonou, Niamey, Ouagadougou et Abidjan.

32. Le nombre de passagers voyageant par avion dans les pays en développement sans littoral a augmenté, passant de 23,8 millions en 2011 à environ 30 millions en 2015. Cela ne représente toutefois que 0,9 % du total mondial. La quantité de marchandises transportées par voie aérienne dans ces pays est faible et ne représentait en moyenne que 0,8 % du total mondial en 2014. Le transport aérien est crucial, car il offre à la population des pays en développement sans littoral un accès direct aux débouchés internationaux sans passer par des pays de transit.

33. Les voies navigables intérieures sont importantes pour l'accès aux débouchés, surtout en Amérique latine, et les oléoducs jouent un rôle important dans près de la moitié des pays en développement sans littoral. Il est important pour la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne que la construction et l'entretien de ces derniers se poursuive.

34. En ce qui concerne les infrastructures énergétiques, le pourcentage moyen de la population des pays en développement sans littoral ayant accès à l'électricité a augmenté entre 2010 et 2014 (voir fig. I), mais reste encore en deçà de la moyenne mondiale. En outre, au moins les deux tiers de la population dépend de la biomasse pour la cuisson des aliments, d'où la nécessité d'améliorer d'urgence l'accès à une énergie moderne et propre pour la cuisine.

Figure I
Pourcentage de la population ayant accès à l'électricité



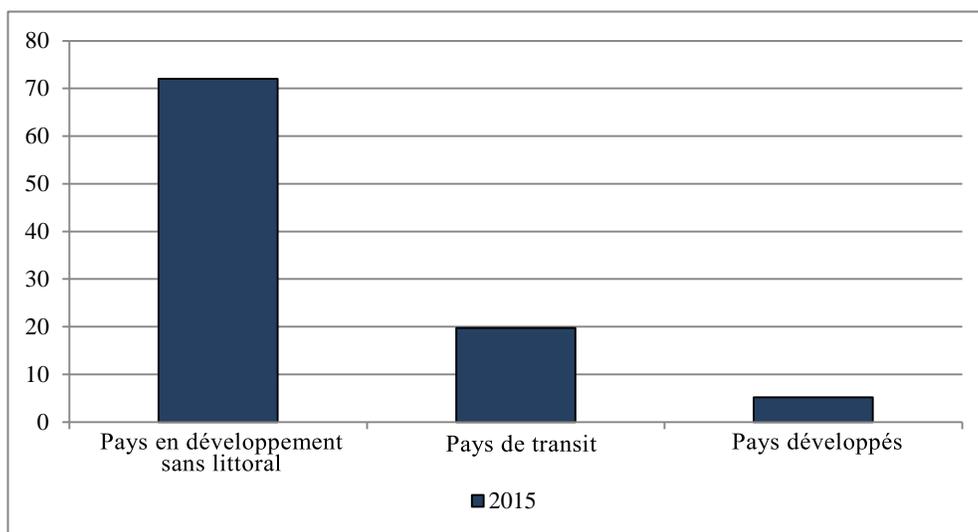
Source : E/2017/66.

35. S'agissant des technologies de l'information et des communications (TIC), les pays en développement sans littoral ont enregistré une forte croissance du nombre d'abonnements de téléphonie mobile, passé de 3,1 pour 100 habitants en 2003 à 71,9 en 2015. Le nombre moyen d'utilisateurs d'Internet a également augmenté, passant de 1 pour 100 habitants en 2003 à 20,5 en 2015. Bien qu'il s'agisse là d'un progrès, les pays en développement sans littoral sont encore en retard par rapport aux autres groupes de pays.

36. Les pays en développement sans littoral continuent de se heurter à des coûts élevés pour le haut débit. Alors que le prix fixe mensuel du haut débit représente 5 % du revenu national brut mensuel par habitant (RNB) dans les pays développés et 20 % dans les pays en développement de transit, il est de 72 % dans les pays en développement sans littoral (voir fig. II). De même, le prix moyen des services de téléphonie mobile en 2015 était beaucoup plus élevé dans les pays en développement sans littoral que dans les pays de transit ou les pays développés (voir fig. III). Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour faire baisser les prix.

Figure II
Prix fixe du haut débit

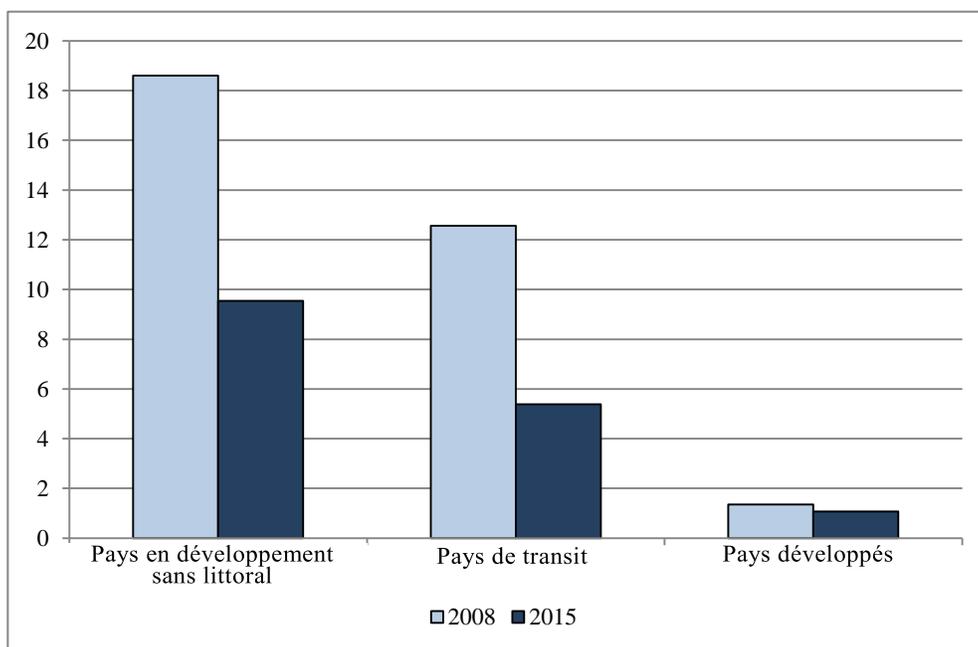
(en pourcentage du revenu national brut mensuel par habitant)



Source : Union internationale des télécommunications.

Figure III
Prix des services de téléphonie mobile

(en pourcentage du revenu national brut mensuel par habitant)



Source : Union internationale des télécommunications.

37. Toutes les sources de financement des infrastructures doivent être mobilisées pour que les pays de développement sans littoral et les pays de transit rattrapent leur retard infrastructurel et afin de garantir que leurs infrastructures soient résilientes et durables. D'après la CEPALC, les pays d'Amérique latine devraient investir environ 6,2 % de leur PIB annuel pour répondre à leurs besoins en infrastructures. Toutefois,

l'investissement ne représente que 2,3 % du PIB dans la région. En 2015, environ 1,5 % de ces apports de capitaux provenaient du secteur public et les 0,8 % restants du secteur privé. La Banque interaméricaine de développement (BID) a accordé davantage de prêts aux pays sans littoral de la région, la valeur de ces prêts étant passée de 127 millions de dollars pour la période allant de 2004 à 2013 à 319 millions de dollars pour 2014-2016.

38. En Afrique, plusieurs programmes soutiennent le développement des infrastructures, notamment le Programme de développement des infrastructures en Afrique, qui concerne les projets relatifs à l'énergie, aux transports, aux eaux transfrontalières et à l'informatique, dont le coût est estimé à 67,9 milliards de dollars pour la période 2012-2020, et l'Initiative présidentielle en faveur des infrastructures du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique. En ce qui concerne la coopération Sud-Sud, la Chine a soutenu l'investissement dans les infrastructures de plusieurs pays en développement sans littoral d'Afrique. Fin 2015, le Fonds Africa50, créé sous les auspices de la Banque africaine de développement avec un capital initial souscrit d'un total de 830 millions de dollars, avait commencé à élaborer et financer des projets.

39. En Asie, les financements de la Banque asiatique de développement en faveur de la coopération et de l'intégration régionales sont passés de 3 049 milliards de dollars en 2010 à 5 429 milliards en 2016 et 55 % de ce montant a été affecté à l'infrastructure de transport. La Chine contribue largement au développement des infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral, en particulier dans le cadre de son initiative « Une Ceinture et une Route ». L'initiative prévoit six couloirs le long de la Ceinture économique de la Route de la soie terrestre et de la Route maritime de la soie au XXI^e siècle, reliant l'Asie à l'Europe et à l'Afrique. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit concernés par cette initiative bénéficieront d'une meilleure connectivité en termes d'infrastructures, de commerce, de finances et de politiques. Lors du Forum pour la coopération internationale « une Ceinture une Route », tenu à Beijing en mai 2017, on pouvait compter parmi les succès obtenus par l'initiative une voie ferrée reliant la Chine et la République démocratique populaire lao, une autre reliant Addis Abeba et Djibouti et l'alignement de l'initiative avec les stratégies de développement de l'Union économique eurasiennne, de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), du Kazakhstan, de la Turquie, de la Mongolie et du Viet Nam. Des mécanismes de financement ont été mis en place spécialement pour réaliser le projet « Une Ceinture et une Route », notamment la Banque asiatique d'investissement (initiative multilatérale) et le Fonds de la route de la soie de la Chine.

40. Lors de l'Instance mondiale dédiée aux infrastructures de 2017, les Banques multilatérales de développement ont convenu de renforcer leurs efforts communs en vue d'attirer les investissements du secteur privé dans le développement des infrastructures, notamment en cofinçant les projets et en s'employant à susciter l'intérêt des investisseurs du secteur privé pour les partenariats public-privé et le développement d'infrastructures en tant que catégorie d'actifs pour les investisseurs institutionnels.

41. Les partenaires de développement apportent un soutien au développement des infrastructures dans le cadre de relations bilatérales. Par exemple, l'Autriche a prêté son concours à des projets relatifs à l'hydroélectricité au Bhoutan et au Népal.

Priorité 3 : commerce international et facilitation du commerce

42. Malgré la contribution significative du commerce au développement, les exportations des 32 pays en développement sans littoral ne représentaient qu'une

faible proportion des exportations de marchandises au niveau mondial et avaient chuté de 0,96 % en 2015 à seulement 0,88 % en 2016.

43. Les exportations de marchandises des pays en développement sans littoral diminuent depuis 2012, où elles s'élevaient à environ 225 milliards de dollars, contre 140 milliards de dollars en 2016. Cela représente une baisse de près de 40 %, imputable principalement à la chute du cours des produits de base et à la baisse des taux de change.

44. Les pays en développement sans littoral ont enregistré un déficit commercial de 38 milliards de dollars en 2016, en augmentation par rapport à 2015, où il était de 29 milliards de dollars. Si le groupe dans son ensemble a enregistré une balance commerciale positive plusieurs années, la majorité des pays affichent un déficit commercial persistant, ce qui a des répercussions sur leur développement. La baisse du cours des produits de base et la lenteur de la croissance économique des pays en développement sans littoral risquent de leur rendre l'accès aux financements plus difficile et d'ainsi entraver le financement de leurs déficits commerciaux, mettant en péril leur viabilité.

45. Les exportations de marchandises des pays en développement sans littoral restent très concentrées sur un petit nombre de matières premières, comme le montre l'indice de concentration (indice de Herfindahl-Hirschman) de 0,28 enregistré en 2016. Si ce chiffre montre que les exportations se sont diversifiées depuis 2014, où l'indice était de 0,36, la plupart des pays en développement sans littoral affichent des indices d'un niveau record, ce qui signifie que les marchandises qu'ils exportent sont peu diversifiées et que leur valeur ajoutée ainsi que leur contenu technologique sont faibles. Cela indique également que ces pays ne sont pas bien intégrés dans les chaînes de valorisation régionales et mondiales; une intégration pourtant importante, vecteur de transformation industrielle.

46. La facilitation du commerce est l'un des principaux facteurs d'intégration des pays en développement sans littoral au commerce mondial et aux chaînes de valorisation internationales. L'entrée en vigueur, en février 2017, de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC marque une avancée importante du système commercial mondial, car cet accord devrait avoir des répercussions sur les coûts commerciaux, renforcer l'intégration et entraîner une augmentation des échanges.

47. L'Accord sur la facilitation des échanges contient une série de dispositions visant à accélérer le mouvement et le passage en douane des marchandises, notamment des marchandises en transit. Les pays en développement sans littoral sont notamment concernés par les aspects relatifs à la publication et à la disponibilité des renseignements, à la liberté de transit, aux envois accélérés, à la création d'un « guichet unique », à la collaboration des opérateurs agréés et des organismes présents aux frontières concernant l'harmonisation des jours et des heures de travail, l'harmonisation des procédures et des formalités, les contrôles conjoints, le partage d'installations communes et l'établissement d'un guichet unique pour le contrôle à la frontière. En outre, l'Accord impose aux membres de l'OMC d'accroître la transparence, de rationaliser et moderniser les procédures et les techniques de contrôle aux frontières et d'améliorer la gouvernance en renforçant les règles et les processus de prise de décision. En vertu de l'accord, les pays en développement peuvent désigner des dispositions dont l'application exige l'acquisition de la capacité de mise en œuvre grâce à la fourniture d'une assistance et d'un soutien pour le renforcement des capacités. Certains organismes régionaux et multilatéraux, donateurs bilatéraux et parties prenantes apportent d'ores et déjà une assistance à la facilitation des échanges, notamment dans le cadre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

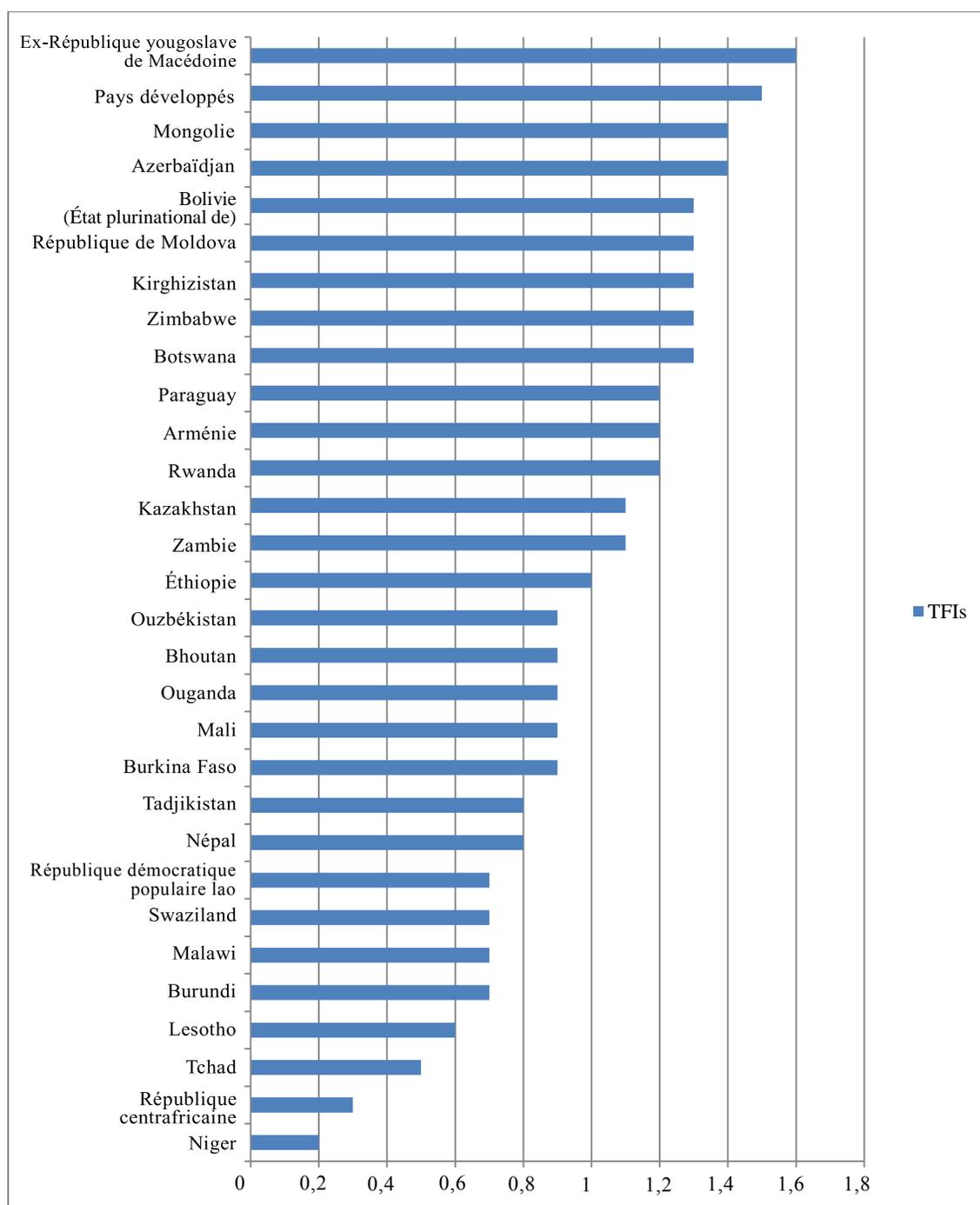
48. On peut attendre de la mise en œuvre de l'Accord un certain nombre d'avantages en termes de résultats économiques, notamment une réduction des coûts commerciaux de l'ordre de 15,4 % en moyenne. L'Accord devrait également aider les pays en développement à progresser dans certains domaines essentiels à leur développement durable, tels que la diversification des exportations, la participation aux chaînes de valorisation mondiales et leur capacité à attirer les investissements.

49. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges, les pays en développement membres ont présenté la notification de leurs engagements relevant de la catégorie A ou les mesures en cours d'application. Jusqu'à présent, l'OMC a reçu 96 notifications d'engagements de la catégorie A, parmi lesquelles 18 proviennent de pays en développement sans littoral.

50. En tant que groupe, les pays en développement sans littoral ont désigné environ 23 % des mesures comme engagements relevant de la catégorie A. Seuls trois d'entre eux ont désigné des dispositions de catégorie B (pour mise en œuvre à une date postérieure à une période de transition suivant l'entrée en vigueur de l'Accord) et trois encore ont désigné des dispositions de catégorie C (pour mise en œuvre à une date postérieure à une période de transition suivant l'entrée en vigueur de l'Accord et exigeant la fourniture d'une assistance et d'un soutien pour le renforcement des capacités).

51. Les simulateurs d'indicateurs de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) sur la facilitation des échanges montrent clairement que les résultats dans ce domaine demeurent globalement faibles. Pour plus de la moitié des pays, les indicateurs étaient inférieurs à 1 (voir fig. IV). La valeur moyenne pour les pays en développement sans littoral était de 0,97, contre 1,1 pour le groupe des pays en développement et 1,5 pour les pays développés. La valeur des indicateurs sur la facilitation des échanges est comprise entre 0 et 2, 2 étant le meilleur résultat qu'un pays puisse obtenir.

Figure IV
Indicateurs sur la facilitation des échanges pour les pays en développement sans littoral



Source : OCDE.

52. Bien que toutes les dispositions soient essentielles au succès de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation des échanges, il a été établi que certaines étaient susceptibles de contribuer plus largement à la facilitation des échanges dans les pays en développement sans littoral. Pour l'OCDE, ces dispositions sont celles relatives au transit, à l'automatisation et à la disponibilité des renseignements. Sur

les 30 pays de transit membres de l'OMC, sept seulement appliquent intégralement l'article 11 sur le transit, sept seulement appliquent intégralement l'article premier sur la publication et la disponibilité des renseignements et six seulement ont établi un guichet unique.

53. Pour faciliter davantage le transit, les pays en développement sans littoral doivent mettre en place des initiatives telles que le carnet TIR, des systèmes de guichet unique électronique et de poste frontière unique.

Priorité 4 : intégration et coopération régionales

54. L'intégration et la coopération régionales, en particulier une étroite coopération avec les pays de transit voisins, sont indispensables à la croissance et au développement des pays en développement sans littoral. En effet, elles sont indispensables à l'amélioration des infrastructures transfrontières et à l'harmonisation des politiques de commerce et de transit, qui permettront d'assurer un commerce transfrontière plus fluide, moins onéreux et plus efficace, de renforcer les capacités commerciales et d'élargir les débouchés.

55. Les pays en développement sans littoral appliquent activement de nombreux accords commerciaux régionaux bilatéraux et multilatéraux. D'après les notifications relatives aux accords commerciaux régionaux faites à l'OMC, ils sont parties, en moyenne, à 3,7 accords de ce type, le nombre d'accords pour chacun d'eux se situant entre 0 et 9. De manière générale, l'intensité des échanges commerciaux avec leurs voisins varie selon les régions. En 2015, la part des exportations intrarégionales des pays asiatiques en développement sans littoral s'établissait à 77,5 %, ce qui dénote un nombre réduit de destinations d'exportation. En revanche, cette part était de 28,3 % en Afrique et de 49,1 % en Amérique latine. Pour les quatre pays en développement sans littoral situés en Europe, elle était de 53,2 %, mais atteignait 67,5 % lorsque l'on incluait la Fédération de Russie, l'un de leurs principaux partenaires commerciaux.

56. Le programme d'intégration régionale de l'Afrique est énoncé dans plusieurs documents stratégiques à l'échelle du continent, comme l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Tous les pays en développement sans littoral sont membres d'une ou plusieurs communautés économiques régionales, qui stimulent la mise en œuvre d'activités d'intégration régionale. Les négociations en cours sur la création d'une Zone de libre-échange continentale, initiative d'intégration régionale majeure dans la région, devraient permettre d'accroître les échanges intra-africains et de favoriser l'industrialisation du continent et la diversification des économies africaines.

57. Dans la région euro-asiatique, les pays en développement sans littoral participent essentiellement à des blocs commerciaux régionaux et concluent surtout des accords de libre-échange bilatéraux et multilatéraux avec leurs voisins. Ces dernières années, l'action menée en faveur de l'intégration et de la coopération a abouti à la création de mécanismes, comme la Communauté économique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) en décembre 2015 et l'Union économique eurasiatique en janvier 2015, et à l'amélioration des initiatives déjà en place, comme l'Accord de libre-échange d'Asie du Sud, l'Association sud-asiatique de coopération régionale et l'Organisation de coopération économique. Les accords sectoriels et sous-régionaux ont permis de faciliter l'acheminement de marchandises en transit, d'harmoniser et de simplifier la réglementation, les prescriptions et les procédures douanières, et de mettre en place des systèmes de transport en transit intégrés et efficaces, notamment pour les pays de l'ASEAN, de la sous-région du bassin du Mékong, de l'Organisation de coopération économique et de l'Organisation de Shanghai pour la coopération. En 2016, l'Inde et le Népal ont signé des accords sur la connexion au réseau routier et le transit et la Fédération

de Russie, la Chine et la Mongolie ont conclu un accord trilatéral de partenariat économique portant sur plus de 30 projets en vue de créer un couloir économique entre ces pays.

58. En ce qui concerne l'intégration régionale de l'Amérique latine, l'État plurinational de Bolivie est membre de la Communauté andine, et le Paraguay du Marché commun du Sud (MERCOSUR). Tous deux sont également membres de l'Association latino-américaine d'intégration et de l'Union des nations de l'Amérique du Sud, organisation intergouvernementale qui regroupe des unions douanières régionales, le MERCOSUR et la Communauté andine. Au sein du MERCOSUR, par exemple, les pays s'efforcent d'harmoniser les données relatives aux déclarations douanières et d'utiliser des systèmes régionaux de gestion des risques douaniers.

59. Les initiatives régionales menées conjointement pour élaborer des systèmes de transit efficaces, dont des couloirs, sont indispensables pour favoriser la liberté de transit et améliorer la connectivité et l'intégration aux réseaux commerciaux régionaux et mondiaux. Plusieurs pays en développement sans littoral d'Afrique sont déjà reliés à des réseaux de couloirs et prennent part aux activités des organisations de la région chargées de les gérer, comme le Couloir Nord, le Couloir central, le couloir de Maputo, le couloir Nord-Sud, le Groupe du couloir de Walvis Bay et le couloir Lomé-Ouagadougou. Le transit dans les couloirs est généralement régi par des accords de transit. L'Alliance pour la gestion des couloirs en Afrique a été créée pour favoriser la mise en commun des informations et renforcer la coopération et la coordination entre organisations de gestion des couloirs en Afrique.

60. Dans la région euro-asiatique, les réseaux de couloirs comme le Réseau routier asiatique, le réseau ferroviaire transasiatique, le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, le programme du couloir Europe-Caucase-Asie, l'Organisation de coopération économique de la mer Noire et le projet concernant les liaisons de transport Europe-Asie, relient les pays en développement sans littoral aux débouchés de la région et au-delà. Les pays s'efforcent également d'établir de nouvelles voies de transit, par exemple avec l'initiative « Une Ceinture et une Route ». En Amérique latine, l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay sont connectés à une série de réseaux de couloirs qui les relient à des réseaux de transit régionaux.

61. Dans de nombreux blocs commerciaux qui comprennent des pays en développement sans littoral, des initiatives visant à créer des réseaux régionaux à guichet unique qui permettent de relier les réseaux nationaux à guichet unique se sont poursuivies. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et l'ASEAN montrent la voie et les pays membres du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale sont convenus de prendre les mesures nécessaires à cette fin durant la période 2016-2020.

Priorité 5 : transformation structurelle de l'économie

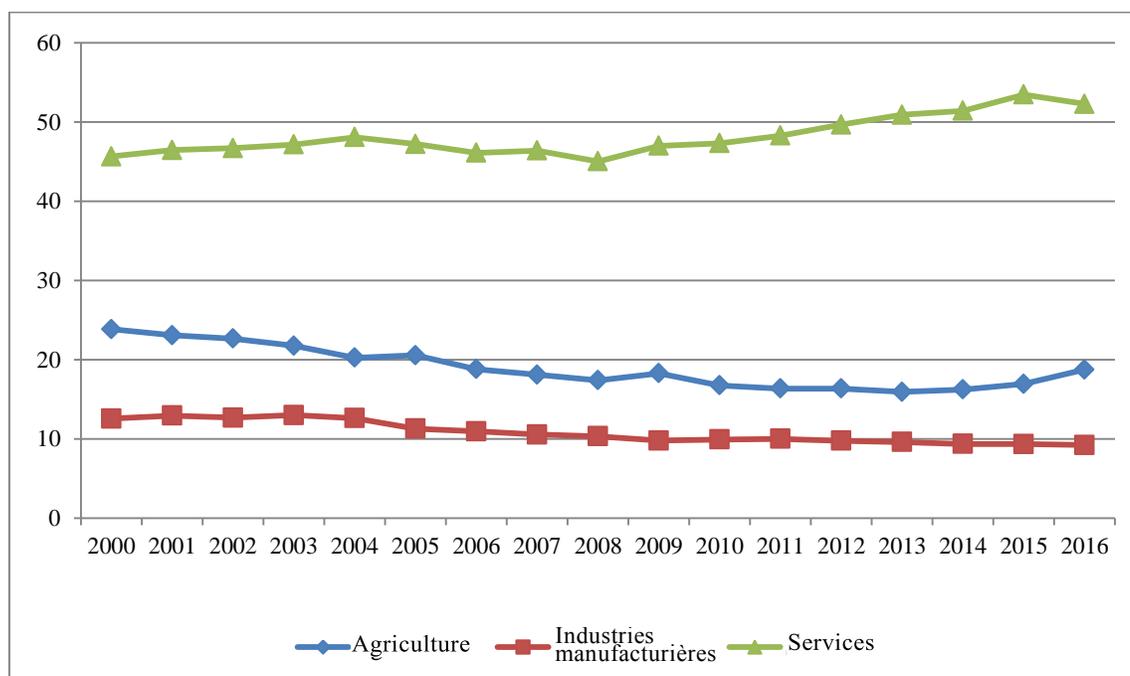
62. On peut entendre par transformation structurelle de l'économie le transfert de ressources depuis des secteurs à faible productivité vers des secteurs à productivité plus élevée, processus qui s'accompagne généralement d'un développement industriel. Traditionnellement, au fur et à mesure que les pays se transforment structurellement, la demande de produits manufacturés augmente, la part des emplois dans le secteur agricole diminue et celle dans les secteurs de l'industrie et des services urbains augmente, de même que la productivité. À mesure que les services se généralisent en conséquence de l'augmentation des revenus, la part des

emplois dans les secteurs manufacturier et agricole tend à baisser, alors que celle du secteur des services augmente, soutenant la croissance économique.

63. La part moyenne de la valeur ajoutée manufacturière dans le PIB des pays en développement sans littoral, qui était de 10,7 % entre 2003 et 2013, est tombée à 9,3 % en 2014-2016. La part de la valeur ajoutée agricole dans le PIB de la majorité des pays en développement sans littoral a aussi diminué, alors que celle de la valeur ajoutée des services dans le PIB a considérablement augmenté (voir fig. V). Ces chiffres indiquent que ces pays vivent une désindustrialisation précoce. La part du secteur manufacturier semble culminer à un stade de développement plus précoce que dans les économies avancées, brûlant l'étape cruciale pendant laquelle ces dernières ont bénéficié de l'accroissement de la productivité et connu une croissance rapide dans le passé.

Figure V

Part de la valeur ajoutée par secteur d'activité dans les pays en développement sans littoral (en pourcentage du PIB), 2000-2016



Source : Banque mondiale.

64. D'après l'indice de performance compétitive de l'industrie de l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), qui permet de mesurer le niveau général de performance de l'industrie d'un pays, 12 pays en développement sans littoral étaient dans le cinquième centile le plus bas du classement en 2014. La faible part de l'emploi dans le secteur de l'industrie qui, d'après les estimations de l'Organisation internationale du Travail, se situe à 11 % (contre 21 % dans l'ensemble des pays en développement), témoigne également de leur faible degré d'industrialisation.

65. Le phénomène de désindustrialisation est également illustré par le déclin de la part des produits manufacturés dans les exportations totales de marchandises qui, de 21 % en 2000, est tombée à 14,6 % en 2015. Néanmoins, depuis 2010, près de la moitié des pays en développement sans littoral ont constaté une augmentation de leur part de produits manufacturés exportés. Dans le même temps, même si la part

des produits de base, des pierres précieuses et de l'or non monétaire a baissé ces dernières années, le taux moyen de 84,1 % enregistré en 2015 démontre encore que ces pays sont fortement tributaires de ces produits. À titre de comparaison, les produits de base représentent à peu près 30 % des exportations mondiales.

66. Un environnement propice au commerce est indispensable au développement de la base industrielle d'un pays. D'après les données issues de la base de données *Doing business* de la Banque mondiale, la majorité des pays en développement sans littoral ont amélioré l'environnement réglementaire de leur secteur privé, signe d'une amélioration de leurs économies. Entre 2009 et 2013, tous ces pays ont rationalisé leur réglementation mais, depuis 2013, 10 d'entre eux ont connu des revers dans leurs efforts de réforme. En outre, d'après l'indice sur la compétitivité mondiale du Forum économique mondial, qui permet de mesurer le niveau de compétitivité des pays, cinq pays en développement sans littoral étaient classés dans la première moitié des pays considérés en 2016-2017 et 12 dans le quartile inférieur.

67. Pour favoriser la transformation structurelle de leur économie, les pays en développement sans littoral doivent s'efforcer de réorienter leurs ressources productives vers des secteurs dont la valeur ajoutée et la productivité sont plus élevées, en ayant recours à des technologies modernes et à des méthodes de production techniquement pointues. La part des exportations de produits manufacturés à forte intensité technologique de ces pays est toujours faible, inférieure à 10 % des exportations de produits manufacturés dans 16 des 20 pays pour lesquels des données sont disponibles. Par contre, dans les pays à revenu élevé et intermédiaire, ce pourcentage s'établit à 19 %. Dans les pays où le secteur agricole représente une part importante des emplois et du PIB, des efforts doivent être faits pour le rendre plus productif et l'industrialiser.

68. Le secteur des services, comme le tourisme durable, constitue un autre moyen de diversifier les économies. En 2015, le nombre de touristes étrangers s'étant rendus dans des pays en développement sans littoral a atteint le chiffre record de 32 millions de personnes, contre 14 millions en 2005, faisant passer leur part dans le marché mondial de 1,7 % à 2,7 %.

69. Plusieurs pays en développement sans littoral ont pris des initiatives pour diversifier et transformer leurs économies. L'Ouzbékistan, par exemple, s'emploie à mettre en place un modèle d'industrialisation fondé sur le remplacement des importations, en mettant l'accent sur les industries à forte intensité de main d'œuvre dans un premier temps, puis en augmentant progressivement la technicité des méthodes de production. Le Kazakhstan axe actuellement ses initiatives de développement sur les services de transport, l'efficacité énergétique et l'agriculture. Dans son plan de développement durable, la Mongolie s'intéresse particulièrement à l'agriculture, au tourisme, à l'énergie et au traitement des matières premières industrielles. La transformation structurelle de l'économie est au cœur du plan national de développement de l'Éthiopie, qui entend élargir sa base industrielle, appuyer les petites et moyennes entreprises, augmenter la productivité et renforcer les liens entre les différents secteurs. Le Botswana procède à des réformes pour promouvoir le développement des secteurs des services, de l'industrie, du tourisme et de l'agriculture.

70. Les difficultés que les pays rencontrent sur le plan économique et dans le domaine du développement peuvent être surmontées plus efficacement avec la participation des entreprises. Bien que la valeur moyenne des crédits internes au secteur privé soit passée de 26,6 % du PIB entre 2003 et 2013 à 33,4 % en 2014-2015, les pays en développement sans littoral sont encore largement à la traîne par rapport à d'autres pays en développement. Les fonds du secteur public étant

limités, le rôle du secteur privé, en particulier celui des petites et moyennes entreprises, doit être renforcé et appuyé.

Priorité 6 : moyens de mise en œuvre

71. Bien que le Programme d'action de Vienne reconnaisse que tout pays est au premier chef responsable de son développement, il souligne l'importance du renforcement et de l'élargissement des partenariats entre les pays en développement sans littoral, leurs partenaires de développement, les pays de transit voisins et d'autres parties prenantes pour sa bonne mise en œuvre.

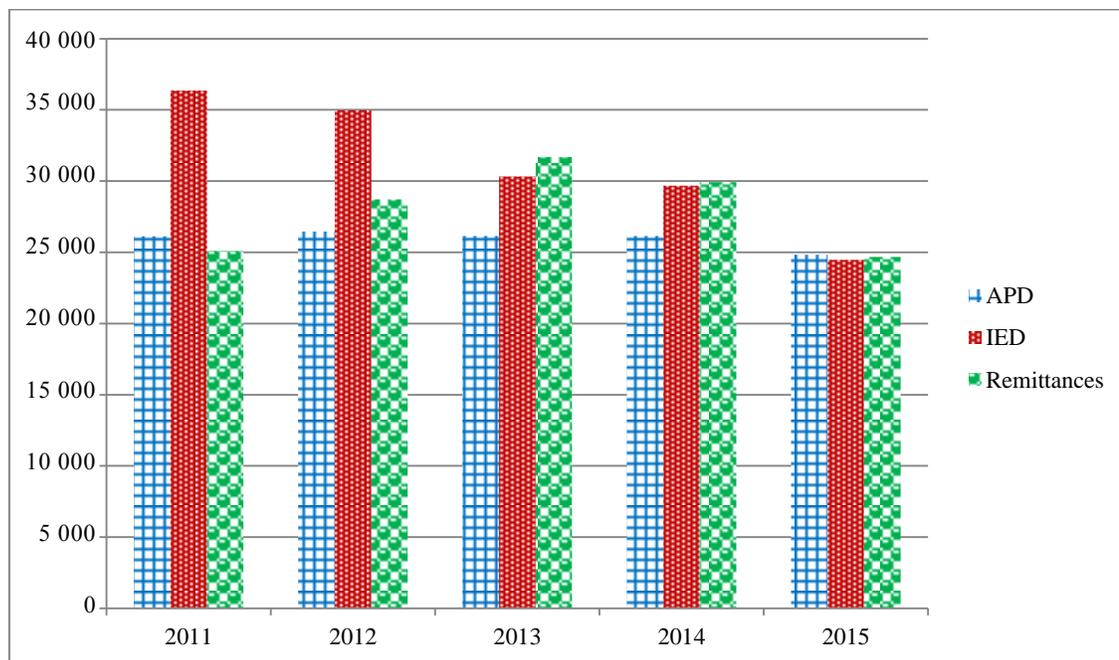
72. En 2015, les pays en développement sans littoral ont reçu 24,82 milliards de dollars, soit 16 % de l'APD allouée aux pays en développement, contre 26,13 milliards de dollars en 2014. L'APD demeure la principale source de financement extérieur pour bon nombre de ces pays, représentant plus de 10 % du revenu national brut (RNB) de huit d'entre eux. Dans trois pays où les apports d'investissement étranger direct ont été négligeables en 2015, l'APD représente plus de 20 % du RNB. L'encours de la dette extérieure des pays en développement sans littoral est passé de 43,9 % du RNB en 2014 à 50,3 % en 2015, après avoir nettement diminué. Le montant total du service de la dette de ces pays exprimé en pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu a lui aussi augmenté, passant de 19,2 % en 2014 à 29,3 % en 2015. Au 1^{er} juin 2017, deux pays en développement sans littoral étaient en situation de surendettement et six autres étaient fortement exposés à ce risque.

73. En 2015, les pays en développement sans littoral ont reçu 24,5 milliards de dollars en investissements étrangers directs, soit 1,4 % du montant total des investissements de ce type au niveau mondial. Le déclin des investissements étrangers directs, qui a commencé en 2012, s'est poursuivi pendant quatre années consécutives. Ces investissements, qui s'établissaient à 29,7 milliards de dollars, ont chuté de 18 % en 2015. À peu près la moitié des pays les moins avancés ont reçu moins de 1 % du montant total des investissements étrangers directs destinés à ce groupe en 2015, tandis que trois d'entre eux en percevaient plus de 50 %. Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), plusieurs pays en développement sans littoral asiatiques et africains ont reçu des flux considérables d'investissements étrangers directs dans les secteurs de l'industrie et des services, principalement dans les secteurs du bâtiment et du génie civil et des services bancaires. Néanmoins, les investissements étrangers directs demeurent majoritairement affectés au secteur des industries extractives.

74. Le ralentissement des envois de fonds aux pays en développement sans littoral observé en 2014 s'est poursuivi en 2015, tombant de 29,92 milliards à 24,67 milliards de dollars.

75. La figure VI présente les apports d'aide publique au développement, d'investissements étrangers directs et d'envois de fonds aux pays en développement sans littoral entre 2011 et 2015.

Figure VI
Aide publique au développement, investissements étrangers directs et envois de fonds destinés aux pays en développement sans littoral, 2011-2015
 (En millions de dollars des États-Unis)

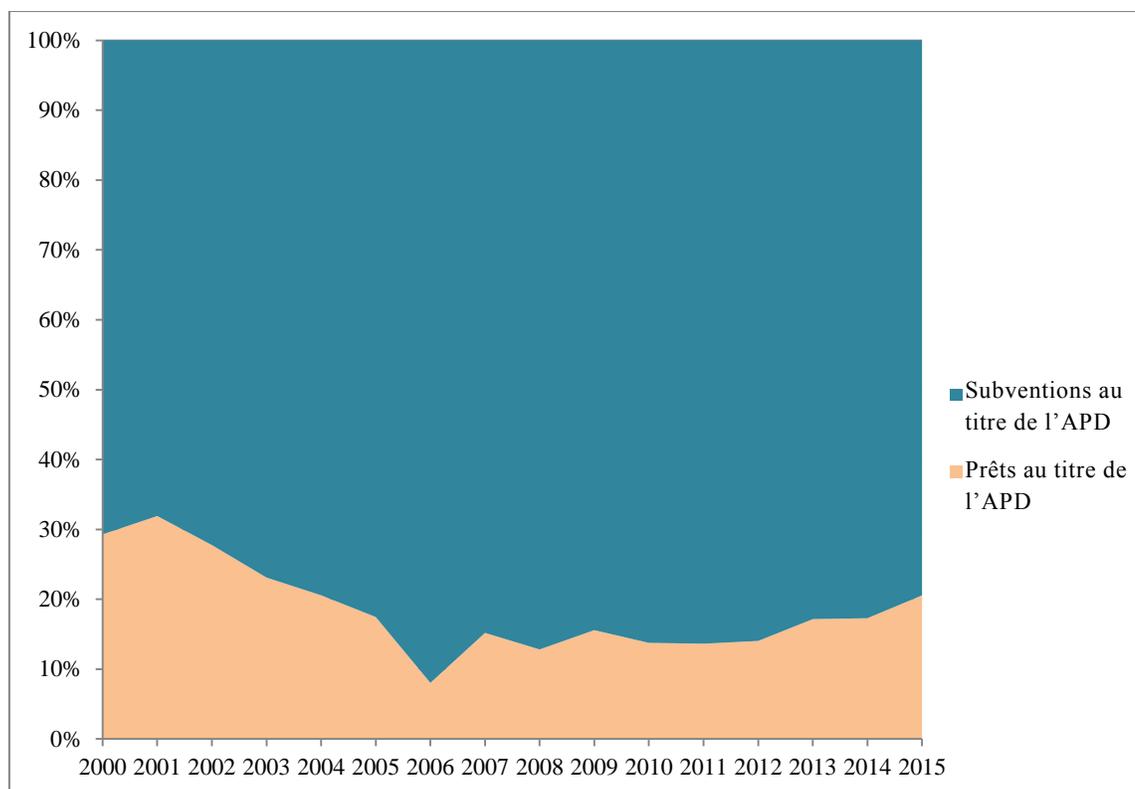


Source : Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à partir de données de l'OCDE, de la CNUCED et de la Banque mondiale.

76. D'après l'OCDE, le montant total des flux extérieurs (y compris les financements provenant de membres du Comité d'aide au développement et d'organisations multilatérales) destinés aux pays en développement sans littoral s'établissait à environ 50,4 milliards de dollars en 2015. Par rapport à d'autres pays en développement, les moyens dont disposent les pays en développement sans littoral pour mobiliser des flux extérieurs, outre les financements à taux réduit, sont limités, et les envois de fonds vers ces pays ne représentent qu'une faible proportion des apports de ressources extérieures. Les financements à taux réduits, qui représentaient 54 % du montant total des apports extérieurs en 2015, demeurent donc indispensables.

77. En 2015, plus de 80 % des financements à taux réduits octroyés par des acteurs bilatéraux et multilatéraux sont parvenus aux pays en développement sans littoral sous forme de bourses, et le reste sous forme de prêts à des conditions libérales (voir fig. VII).

Figure VII
**Aide publique au développement de sources bilatérales et multilatérales
 accordée aux pays en développement sans littoral sous forme de prêts
 et de bourses, 2000-2015**



78. En 2015, les 10 principaux fournisseurs de financements à taux réduit destinés aux pays en développement sans littoral représentaient 72 % de l'enveloppe totale, les États-Unis, l'Association internationale de développement et l'Union européenne ayant versé 43 % du montant total. Les principaux bénéficiaires de ces financements étaient l'Afghanistan, l'Éthiopie et le Soudan du Sud.

79. Bien que les investissements dans les infrastructures demeurent prioritaires, la majorité des financements, assortis ou non de conditions préférentielles, reste affectée au secteur des services sociaux. Ce secteur (qui englobe notamment la santé, l'éducation, l'administration et la société civile) a reçu la part la plus importante des financements à taux réduit destinés aux pays en développement sans littoral, à savoir 55 % du montant total des aides sectorielles en 2015, suivi du secteur de l'infrastructure (eau, transport et stockage, énergie et communications), avec 22 %. Les pays en développement sans littoral accordent un peu moins d'importance au secteur de l'infrastructure que d'autres pays en développement, qui y consacrent 25 % de leurs financements à taux réduit.

80. D'après l'OCDE, 1,4 milliard de dollars supplémentaires de financements non préférentiels ont été injectés dans le secteur de l'infrastructure en 2015. La répartition sectorielle des financements non préférentiels montre que le secteur des services sociaux restait le principal bénéficiaire des financements de ce type en 2015, même s'ils ne représentaient que 30 % de l'aide publique au développement, suivi du secteur de l'infrastructure (28 %) et des secteurs productifs (industrie, extraction minière et agriculture) (22 %).

81. Les premiers résultats de l'enquête menée par le Comité d'aide au développement de l'OCDE en 2016 sur les montants reçus du secteur privé à la suite d'interventions sur le financement public du développement indiquent qu'environ 6,5 milliards de dollars supplémentaires de ressources privées ont été envoyés aux pays en développement sans littoral entre 2012 et 2015 (soit 1,6 milliard de dollars en moyenne par an). L'enquête révèle également que les principaux instruments à effet de levier dans ce secteur étaient les garanties (2,9 milliards de dollars), puis les prêts consortiaux (2,3 milliards de dollars). Les principaux secteurs bénéficiant de ces financements étaient l'extraction minière et le bâtiment et le génie civil (41 %), suivis des services bancaires et commerciaux (27 %), de l'industrie (12 %) et des infrastructures (11 %).

IV. Suivi et évaluation

82. 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 pour mandat de mobiliser et de coordonner l'aide et les ressources de la communauté internationale en vue de la mise en œuvre effective du Programme d'action de Vienne, d'assurer le suivi coordonné et l'évaluation efficace du Programme, ainsi que la communication de l'information à ce sujet, de mener des activités de plaidoyer et de sensibilisation sur la situation des pays en développement sans littoral et de promouvoir la cohérence avec les dispositifs de suivi et de mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

83. Le Bureau a mené des activités de sensibilisation pour encourager les pays en développement sans littoral à intégrer les dispositions du Programme d'action de Vienne dans leur stratégie nationale de développement. Sept pays ayant adopté une nouvelle stratégie nationale de développement depuis l'adoption du Programme d'action ont intégré au moins quatre de ses six domaines prioritaires dans leurs politiques de développement (Botswana, Burkina Faso, Éthiopie, Népal, Ouganda, République démocratique populaire lao et Zambie). Le Bhoutan a indiqué qu'il s'employait à intégrer le Programme d'action dans sa nouvelle stratégie nationale de développement en cours d'élaboration. L'Arménie a récemment adopté une stratégie nationale de mise en œuvre et d'intégration du Programme d'action pour la période 2016-2024. Le Bureau a appuyé le processus de consultation nationale mené par le Botswana et la Mongolie pour institutionnaliser le Programme d'action.

84. Le Bureau a aussi collaboré avec la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et la CEPALC, facilitant l'adoption de résolutions sur l'intégration du Programme d'action de Vienne au niveau national et dans les travaux des commissions régionales durant leur sessions annuelles de 2015 et 2016. LA CNUCED, le Centre du commerce international (ITC) et la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont mis en place des programmes consacrés aux pays en développement sans littoral.

85. Durant la période considérée, le Bureau a tenu les réunions suivantes: en 2016, la Réunion de haut niveau sur le transport durable dans les pays en développement sans littoral, en collaboration avec l'État plurinational de Bolivie et le Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat et le séminaire de haut niveau sur les moyens d'accélérer l'accès à l'énergie durable pour tous dans les pays en développement sans littoral au travers de partenariats innovants, en collaboration avec l'Autriche, l'ONUDI et l'initiative Énergie durable pour tous; en 2017, la réunion de haut niveau pour la région euro-asiatique sur l'amélioration de la coopération en matière de transit, la facilitation du commerce et le Programme de

développement durable à l'horizon 2030, en collaboration avec le Viet Nam, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Union internationale des transports routiers, des manifestations parallèles avec des partenaires durant la Conférence mondiale sur le transport durable, la Conférence sur les océans, le Forum politique de haut niveau pour le développement durable et le Forum sur le suivi du financement du développement.

86. Le Bureau organise également des réunions consultatives interorganisations pour améliorer la coordination des processus de suivi et de mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. Il a tenu des consultations avec le Bureau du Groupe des pays en développement sans littoral et la Banque mondiale afin de faciliter une concertation suivie sur les besoins particuliers de ces pays et l'appui que cette dernière leur apporte. Le Bureau a facilité la participation de ces pays aux sessions thématiques consacrées aux pays en situation particulière dans le cadre du forum politique de haut niveau et de l'Instance mondiale dédiée aux infrastructures.

87. Le Département des affaires économiques et sociales a organisé la Conférence mondiale sur le transport durable à Achgabat en novembre 2016. L'importance de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral est soulignée dans la Déclaration d'Achgabat sur les engagements et les recommandations de politique générale issus de la Conférence. Au Forum des partenariats tenu en avril 2017, le Conseil économique et social a examiné les principales difficultés que rencontraient les pays en situation particulière, y compris les pays en développement sans littoral, pour développer leurs infrastructures, ainsi que le potentiel que présentent les partenariats public-privé à cet égard.

88. La CEE a fourni une aide à cinq pays sans littoral membres du Programme spécial pour l'économie des pays d'Asie centrale en renforçant leur capacité de faciliter le commerce et les transactions électroniques. En 2016, la CEE et le Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques ont organisé un stage de renforcement des capacités consacré aux mesures phares de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC. La même année, à Achgabat, la CEE et l'OMC ont conjointement organisé un forum régional sur les politiques commerciales à l'intention des membres du Programme spécial pour l'économie des pays d'Asie centrale.

89. En 2016, la CESAP a tenu la Conférence ministérielle sur les transports à Moscou, qui a abouti à l'adoption du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable. Elle a également organisé une formation de renforcement des capacités à l'intention des pays en développement sans littoral sur la formulation et l'analyse de politiques commerciales. Elle mène actuellement des travaux d'analyse portant sur les dépenses publiques et privées afférentes aux infrastructures des transports et de l'énergie dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit dans le cadre de la base de données en ligne sur l'investissement dans les infrastructures administrée conjointement par la CESAP, la Banque interaméricaine de développement (BID) et la Société andine de développement. La CEA étudie également l'état de l'intégration régionale en Afrique et apporte son soutien aux États membres dans le cadre des négociations sur la Zone de libre-échange continentale.

90. En 2015-2016, le Centre du commerce international a aidé les décideurs de huit pays en développement sans littoral à classer les mesures de facilitation du commerce par catégories et à leur attribuer un rang de priorité, en tenant compte des perspectives du secteur privé et des intérêts des petites et moyennes entreprises. En 2016, la CNUCED a lancé le programme d'autonomisation, programme de formation sur le renforcement des capacités à l'intention des membres des comités nationaux pour la facilitation du commerce, qui sera mis en place dans six pays en

développement sans littoral. En janvier 2017, la CNUCED, en collaboration avec d'autres partenaires, a organisé le premier Forum international des comités nationaux pour la facilitation du commerce à Genève.

91. Le secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a continué d'épauler les pays en développement sans littoral dans les efforts qu'ils déploient pour faire face aux effets des changements climatiques. Le secrétariat de la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, par l'intermédiaire du Programme de définition d'objectifs de neutralité en termes de dégradation des terres, aide ces pays à réaliser l'objectif 15 de développement durable. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a continué d'appuyer l'action menée par les pays en développement sans littoral en vue d'accroître la productivité des cultures, de l'élevage et de la pêche, et d'améliorer la sécurité alimentaire et nutritionnelle. Elle les appuie également dans le cadre de négociations, notamment multilatérales, liées au commerce.

92. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) a prêté son concours au Kazakhstan et au Tadjikistan pour institutionnaliser la réalisation des objectifs de développement durable. L'ONUDI a continué de fournir une assistance technique aux pays en développement sans littoral, notamment dans le cadre de ses programmes de pays et de ses programmes de partenariat entre pays. En vue de promouvoir la transformation structurelle de l'Afrique, qui abrite la moitié des pays en développement sans littoral, le Bureau du Conseiller spécial pour l'Afrique a organisé, avec le concours de l'ONUDI et de l'Union africaine, une réunion de haut niveau sur le financement de l'industrialisation de l'Afrique.

93. L'Organisation mondiale des douanes a préparé et lancé des directives sur le transit et organisé une Conférence mondiale sur le transit à Bruxelles en juillet 2017.

94. Le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral est actuellement géré par une administration provisoire en attendant que l'accord multilatéral par lequel il a été établi soit ratifié par 10 pays, condition indispensable à son entrée en vigueur. À ce jour, ce groupe a mené des travaux d'analyse sur des questions de politiques commerciales.

V. Conclusions et recommandations

95. **Le système des Nations Unies s'est engagé à intégrer la réalisation des objectifs du Programme 2030 dans toutes ses activités. Il importe que le Programme d'action de Vienne soit intégré de manière cohérente dans les processus de suivi du Programme 2030, y compris le forum politique de haut niveau, ainsi que dans le financement du développement, la science, la technologie et l'innovation. Les pays en développement sans littoral devraient s'employer à jouer un rôle plus actif dans ces processus pour veiller à ce que leurs besoins particuliers soient pleinement pris en considération.**

96. **Les pays en développement sans littoral qui ne l'ont pas encore fait sont invités à intégrer le Programme d'action de Vienne dans leur stratégie nationale afin d'en garantir la mise en œuvre. Ils sont également invités à intégrer le Programme 2030 dans leurs plans nationaux de développement et à renforcer la cohérence de sa mise en œuvre avec le Programme d'action de Vienne. Les organisations régionales et internationales qui ne l'ont pas encore fait sont invitées à intégrer le Programme d'action dans leurs programmes de travail.**

97. Des investissements considérables sont nécessaires pour aider les pays en développement sans littoral à lutter contre la pauvreté et la faim et à améliorer les systèmes de santé, d'éducation, d'approvisionnement en eau et d'assainissement.

98. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont invités à intensifier les échanges de données d'expérience et de pratiques optimales concernant les mesures, initiatives et solutions en faveur du développement durable ayant porté leurs fruits, afin d'accélérer la réalisation des objectifs de développement durable et la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et à reproduire et transposer à plus grande échelle les initiatives ayant permis de dégager des pratiques optimales.

99. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont invités à coopérer et à coordonner leurs politiques, leur législation et leur réglementation fondamentales en matière de transit en vue de favoriser la liberté de transit. Les organisations internationales sont invitées à renforcer l'assistance technique et à accroître l'aide au renforcement des capacités pour favoriser l'adhésion aux conventions internationales et accords régionaux pertinents, leur ratification et leur mise en œuvre effective.

100. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont invités à collaborer pour construire des infrastructures sûres, fiables, performantes, de haute qualité, durables et résistantes, notamment des systèmes de transport en transit, des infrastructures utilisant des énergies renouvelables et des installations informatiques, avec l'appui des partenaires de développement, des institutions multilatérales de financement et de développement et des banques régionales.

101. Les banques de développement multilatérales et régionales devraient aider les pays en développement sans littoral et les pays de transit à élaborer des projets d'infrastructure et de transport qui soient réalisables, financièrement viables, respectueux de l'environnement et bénéficient du soutien des populations locales.

102. Les pouvoirs publics et le secteur privé sont encouragés à œuvrer de concert pour nouer des partenariats public-privé favorisant le développement des infrastructures.

103. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit qui sont membres de l'OMC devraient accélérer l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges. Les partenaires de développement sont invités à renforcer l'assistance technique et financière et à accroître l'aide au renforcement des capacités qu'ils fournissent aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit afin d'assurer l'application efficace de cet accord.

104. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient renforcer l'action menée en faveur de l'intégration et de la coopération régionales en concluant des accords régionaux en matière de commerce, de transit et de transport, en développant les infrastructures transfrontières et en veillant à l'harmonisation des politiques de commerce et de transit.

105. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient envisager de créer des mécanismes de coordination régionale ou de perfectionner ceux qui existent déjà, comme des comités régionaux de facilitation du commerce ou des comités de gestion des couloirs, de manière à favoriser le transit et le commerce régionaux.

106. Afin de favoriser la transformation structurelle de leur économie, les pays en développement sans littoral devraient s'employer à transférer leurs ressources productives vers des secteurs et des activités dont la productivité et la valeur ajoutée sont plus élevées, comme l'industrie, le secteur des services et la production de biens à haute technicité et chercher à industrialiser leur secteur agricole.

107. Les pays en développement sans littoral sont invités à élaborer des politiques nationales favorisant l'instauration d'un environnement réglementaire propice à la création d'entreprises, qui est essentiel pour développer une base industrielle, renforcer leur compétitivité, attirer des investissements, intégrer les chaînes de valeur mondiales et parvenir à une croissance économique soutenue.

108. Les partenaires de développement sont invités à augmenter l'aide publique au développement destinée aux pays en développement sans littoral.

109. Les pays en développement sont invités à renforcer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire pour favoriser la mise en œuvre effective du Programme d'action de Vienne.

110. Davantage d'efforts doivent être faits pour recueillir régulièrement des données afin de suivre la réalisation des objectifs précis liés aux priorités 1 et 2 du Programme d'action de Vienne.

111. L'Assemblée générale devrait envisager de conduire un examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, ce qu'elle a été invitée à faire dans sa résolution 69/137.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1
**Produit intérieur brut, taux de croissance et indice de développement humain
 des pays en développement sans littoral**

Pays	PIB (constant 2005, en milliards de dollars É.-U.)			Croissance du PIB (pourcentage annuel)	Indice de développement humain
	2003	2014	2015	2015	2015
Afghanistan	5,89	13,63	13,30	-2,41	0,479
Arménie	4,15	7,58	7,81	3,02	0,743
Azerbaïdjan	9,47	30,87	31,08	0,66	0,759
Bhoutan	0,72	1,57	1,65	5,21	0,607
Bolivie (État plurinational de)	8,78	14,89	15,61	4,85	0,674
Botswana	9,25	15,59	15,55	-0,26	0,698
Burkina Faso	4,81	8,95	9,31	4,07	0,402
Burundi	1,06	1,66	1,59	-4,10	0,404
Éthiopie	9,58	30,56	33,50	9,61	0,448
Ex-République yougoslave de Macédoine	5,71	8,27	8,59	3,84	0,748
Kazakhstan	47,51	96,03	97,18	1,20	0,794
Kirghizistan	2,30	3,72	3,85	3,47	0,664
Lesotho	1,30	2,08	2,14	2,82	0,497
Malawi	3,36	6,21	6,39	2,95	0,476
Mali	6,03	14,28	15,36	7,61	0,442
Mongolie	2,47	6,35	6,50	2,30	0,735
Népal	7,65	12,32	12,65	2,73	0,558
Niger	3,16	5,59	5,79	3,61	0,353
Ouganda	9,58	19,77	20,84	5,38	0,493
Ouzbékistan	12,49	29,70	31,72	6,80	0,701
Paraguay	8,22	13,72	14,14	3,08	0,693
République centrafricaine	1,34	1,12	1,17	4,80	0,352
République de Moldova	2,59	4,26	4,22	-0,75	0,699
République démocratique populaire lao	2,38	5,40	5,81	7,56	0,586
Rwanda	2,20	5,05	5,41	6,95	0,498
Soudan du Sud	..	8,26	8,43	2,03	0,418
Swaziland	2,86	4,19	4,26	1,66	0,541
Tadjikistan	1,96	3,99	4,16	4,20	0,627
Tchad	4,63	13,78	14,69	6,60	0,396
Turkménistan	11,95	35,98	38,31	6,50	0,692
Zambie	7,26	15,87	16,32	2,87	0,579
Zimbabwe	6,73	12,85	12,99	1,07	0,516
Moyenne	6,69	14,19	14,70	3,58	0,571

Source : Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales, Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, Programme des Nations Unies pour le développement et Banque mondiale.

Tableau 2
Commerce international, exportations et importations de marchandises des pays en développement sans littoral

<i>Pays</i>	<i>Exportations (en millions de dollars É.-U., 2016)</i>	<i>Importations (en millions de dollars É.-U., 2016)</i>	<i>Commerce (en pourcentage du PIB, 2015)</i>	<i>Part des exportations dans les exportations mondiales (en pourcentage, 2016)</i>	<i>Indice de concentration des exportations (2015)</i>	<i>Pourcentage des exportations intrarégionales (2015)</i>
Afghanistan	520	9 150	57,0	0,003	0,27	91,9
Arménie	1 783	3 293	71,8	0,011	0,25	29,9
Azerbaïdjan	10 900	9 200	72,6	0,068	0,82	38,9
Bhoutan	470	1 030	92,9	0,003	0,39	84,9
Bolivie (État plurinational de)	6 969	8 374	67,8	0,044	0,44	45,7
Botswana	7 365	6 120	105,9	0,046	0,80	74,9
Burkina Faso	2 400	3 171	65,4	0,015	0,65	24,7
Burundi	120	755	35,8	0,001	0,44	28,3
Éthiopie	4 612	16 588	37,2	0,029	0,31	2,8
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 787	6 757	113,3	0,030	0,21	91,0
Kazakhstan	36 776	25 175	53,1	0,230	0,66	64,9
Kirghizistan	1 545	3 919	108,4	0,010	0,32	84,0
Lesotho	911	1 827	–	0,006	0,30	81,6
Malawi	1 017	2 425	64,8	0,006	0,51	39,1
Mali	2 538	3 509	52,1	0,016	0,66	2,2
Mongolie	4 917	3 358	90,4	0,031	0,50	88,5
Népal	740	9 650	53,3	0,005	0,14	73,8
Niger	1 050	1 650	56,6	0,007	0,42	23,4
Ouganda	2 543	5 099	46,5	0,016	0,18	58,0
Ouzbékistan	10 000	11 500	42,8	0,063	0,26	62,5
Paraguay	8 494	9 753	84,5	0,053	0,32	53,2
République centrafricaine	93	382	47,2	0,001	0,35	29,0
République de Moldova	2 045	4 020	117,5	0,013	0,17	73,0
République démocratique populaire lao	3 020	4 720	87,0	0,019	0,27	96,8
Rwanda	744	2 293	45,3	0,005	0,30	57,3
Soudan du Sud	67,4
Swaziland	1 433	1 337		0,009	0,24	91,3
Tadjikistan	900	3 100	52,8	0,006	0,51	66,3
Tchad	1 600	2 200	67,2	0,010	0,88	20,0
Turkménistan	11 000	7 000		0,069	0,75	94,3
Zambie	5 801	7 045	84,3	0,036	0,65	24,1
Zimbabwe	2 832	3 700	75,6	0,018	0,36	91,7
Total/moyenne	139 925	178 101	69,5	0,877	0,28	54,3

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Banque mondiale et Centre du commerce international.