



Assemblée générale

Distr. générale
4 août 2023
Français
Original : anglais

Soixante-dix-huitième session

Point 21 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 a été établi en application de la résolution [77/246](#), dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-huitième session, un rapport d'évaluation décennal sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. Comme le Secrétaire général l'indique dans son rapport, des progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre des six domaines prioritaires du Programme d'action de Vienne. Les effets conjugués de la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), de la guerre en Ukraine et des changements climatiques ont freiné sur les progrès. Le rapport souligne que le grave déficit de financement, en particulier dans le domaine des infrastructures, le manque de données et les contraintes en matière de capacités techniques ont également entravé les progrès. En outre, les conditions économiques mondiales défavorables, caractérisées par une croissance timide, une inflation galopante, la flambée des prix de l'énergie et des denrées alimentaires, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les coûts commerciaux élevés, continuent de peser sur les efforts de redressement des pays en développement sans littoral. Le rapport contient des recommandations à prendre en considération pour le nouveau programme d'action et fait également le point sur les préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra en 2024.

* [A/78/150](#).

** Le présent rapport a été soumis pour traitement après la date limite pour des raisons techniques indépendantes de la volonté du bureau auteur.



I. Introduction

1. Dans sa résolution [77/246](#), l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-dix-huitième session, un rapport d'évaluation décennal sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, en prévision de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral qui se tiendra en 2024. Le présent rapport rend compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne depuis 2014 et contient des recommandations à prendre en considération pour le programme qui lui succédera.

2. Le rapport a été établi, entre autres, à partir de contributions soumises par des organisations internationales et régionales. Leur texte intégral est disponible sur le site Web du Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Le rapport s'appuie également sur les rapports nationaux soumis par les pays en développement sans littoral, les rapports de référence des examens régionaux, les rapports des événements tenus en amont de la Conférence et les données statistiques provenant de sources secondaires présentées en annexe.

II. Vue d'ensemble du développement socioéconomique des pays en développement sans littoral

3. La seconde moitié de la période de mise en œuvre du Programme d'action de Vienne a été marquée par les effets dévastateurs de la COVID-19, qui a freiné ou inversé les progrès du développement socioéconomique réalisés par les pays en développement sans littoral. La fragile reprise après la pandémie de COVID-19 a été encore plus contrariée par les conditions macroéconomiques mondiales difficiles, ce qui a entraîné l'exacerbation des vulnérabilités structurelles et géographiques de ces pays. La croissance économique mondiale timide, la hausse de l'inflation et des taux d'intérêt, la guerre prolongée en Ukraine, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, les coûts élevés des denrées alimentaires et des carburants et les effets exacerbés des changements climatiques sont autant de facteurs qui ne font qu'accroître davantage les vulnérabilités des pays en développement sans littoral dans les domaines du commerce et du transit.

4. Selon le Département des affaires économiques et sociales¹, le taux de croissance moyen du produit intérieur brut (PIB) du groupe des pays en développement sans littoral a chuté, passant d'environ 6,8 % entre 2000 et 2014 à environ 3,4 % entre 2015 et 2023. Il était même tombé à -1,2 % en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19, avant de remonter à 4,6 % en 2021, pour s'établir, selon les estimations, à 3,6 % en 2022. Cette modeste reprise n'a toutefois pas suffi à enrayer l'augmentation de la pauvreté due à la COVID-19, en particulier parmi les groupes marginalisés, notamment les femmes, les enfants et les travailleurs et travailleuses du secteur informel.

5. Les pays en développement sans littoral ont tendance à prendre du retard par rapport aux pays côtiers. Le coût de l'enclavement peut se mesurer à l'aune du niveau de développement accru que ces pays pourraient atteindre s'ils avaient accès à la mer. Selon des estimations récentes du Bureau de la Haute Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, les exportations et le développement humain des pays en

¹ *World Economic Situation and Prospects 2023* (Publication des Nations Unies, 2023).

développement sans littoral augmenteraient respectivement de 18 % et de 19 % s'ils n'étaient pas enclavés.

6. Le taux de croissance moyen des exportations de biens et services des pays en développement sans littoral a chuté de 53 %, passant de 8,6 % entre 2003 et 2013 à 4 % entre 2014 et 2023. À cause de la pandémie de COVID-19, les exportations des pays en développement sans littoral ont chuté de façon plus prononcée. La pandémie a perturbé les chaînes d'approvisionnement mondiales, entraînant des retards dans les expéditions et des coûts d'expédition élevés de la mi-2020 à la fin 2022. En 2021, les taux de fret mondiaux ont connu une forte augmentation, atteignant un prix record de près de 10 400 dollars par conteneur de 12 mètres en septembre 2021². En juin 2023, le taux de fret mondial était revenu à 1 500 dollars, soit un niveau proche de celui d'avant la pandémie.

7. Le taux de croissance annuel du PIB réel par habitant dans les pays en développement sans littoral a diminué, passant de 1,4 % en 2015 à -3,8 % en 2020, et leur taux de croissance moyen du PIB par habitant a chuté d'environ deux points de pourcentage entre 2014 et 2021 par rapport à la décennie précédente.

8. Dans les pays en développement sans littoral, l'inflation est passée de 6,2 % en 2015 à 20,5 % en 2022. Ces pays doivent faire des compromis de plus en plus difficiles entre la lutte contre l'inflation, la préservation de la stabilité financière et le soutien à une reprise économique inclusive et durable, le tout dans un contexte d'incertitudes géopolitiques et économiques persistantes. Les taux d'intérêt élevés et croissants font peser des risques importants sur la soutenabilité de la dette de plusieurs pays en développement sans littoral dont le poids de la dette extérieure est considérable.

9. Si les niveaux de pauvreté dans les pays en développement sans littoral ont baissé, ils restent toutefois supérieurs à la moyenne mondiale. Selon les données de la Banque mondiale, l'incidence de la pauvreté (moins de 2,15 dollars par jour), exprimée en pourcentage de la population, était de 29,5 % entre 2014 et 2019, contre 33,4 % entre 2010 et 2013.

10. L'indice de développement humain a connu une évolution positive, passant de 0,587 à 0,605 entre 2014 et 2019, mais en raison de la pandémie de COVID-19, il a chuté à 0,599 en 2020 puis à 0,597 en 2021.

11. L'insécurité alimentaire s'est aggravée dans les pays en développement sans littoral. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), la prévalence de l'insécurité alimentaire modérée ou grave, en tant que pourcentage de la population totale des pays en développement sans littoral, est passée de 43,4 % en 2015 à 57,9 % en 2022. Au cours de la même période, la prévalence de la sous-alimentation est passée de 15,4 % à 19,2 %. La part de ces pays confrontés à des prix alimentaires modérément ou anormalement élevés a augmenté pour atteindre un niveau record de 54 % en 2020, avant de retomber à 32,1 % en 2021. La flambée mondiale des prix des denrées alimentaires a pesé sur les importations de denrées alimentaires de nombreux pays en développement sans littoral.

12. Le taux de couverture du système de protection sociale est resté faible. En 2020, la proportion de la population couverte par au moins une prestation de protection sociale était de 19,6 %, contre une moyenne mondiale de 46,9 %.

13. Au cours de la période considérée, les pays en développement sans littoral ont été fortement touchés par les aléas et les catastrophes climatiques, tels que la

² Statista, « Global container freight rate index from January 2019 to June 2023 ». Disponible à l'adresse suivante : www.statista.com/statistics/1250636/global-container-freight-index/.

désertification, les sécheresses récurrentes, la perte de biodiversité, la fonte des glaciers et les inondations. Nombre de ces pays dépendent fortement des ressources naturelles et de l'agriculture, de sorte que les catastrophes ont des répercussions négatives profondes sur eux et entravent leur développement. Il est urgent d'accroître la résilience des pays en développement sans littoral afin d'assurer la pérennité des efforts de développement.

14. Jusqu'en 2019, les pays en développement sans littoral ont enregistré des progrès sur presque tous les indicateurs relatifs à la santé, mais la pandémie est venue compromettre ces acquis, notamment en raison de la faiblesse des systèmes de soins de santé, d'un accès insuffisant aux vaccins contre la COVID-19, de la hausse des coûts du commerce et du transport et de l'imprévisibilité des restrictions imposées au transit des marchandises. Des progrès ont été signalés sur plusieurs indicateurs d'égalité des genres jusqu'en 2020, mais un écart important entre les genres persiste, notamment en matière d'emploi, de sécurité alimentaire et d'utilisation d'Internet.

15. Si, ces 15 dernières années, des améliorations ont été constatées sur quelques indicateurs relatifs à la qualité de l'éducation dans les pays en développement sans littoral, la pandémie de COVID-19 y a apporté des perturbations majeures.

III. État d'avancement de la mise en œuvre des priorités du Programme d'action de Vienne

Priorité 1 : questions fondamentales de politique en matière de transit

16. Au cours de la période considérée, l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation des échanges, qui vise à accélérer les procédures commerciales, notamment le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, est entré en vigueur en 2017. Le tableau ci-dessous montre le chemin parcouru dans la ratification de l'Accord sur la facilitation des échanges et d'autres conventions internationales qui favorisent le transit.

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

<i>Convention</i>	<i>Pays en développement sans littoral en décembre 2014</i>	<i>Pays en développement sans littoral en juillet 2023</i>	<i>Pays de transit en décembre 2014</i>	<i>Pays de transit en juillet 2023</i>
Accord de l'OMC sur la facilitation des échanges (2013)	0	26	0	29
Convention de Kyoto révisée (2006)	15	23	19	22
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11	11	5	9

Source : Bureau des affaires juridiques, Organisation mondiale des douanes et Organisation mondiale du commerce.

17. Au cours de la période examinée, les initiatives régionales, sous-régionales et multilatérales visant à soutenir le transit sont allées bon train. Par exemple, l'Union économique eurasiatique a adopté un nouveau code douanier en 2018 ; l'Afghanistan, l'Inde et la République islamique d'Iran ont signé un accord de couloir de transport et de transit en 2016 ; la Communauté de développement de l'Afrique australe, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe et la Communauté de l'Afrique de

l'Est ont lancé le Programme tripartite de facilitation du transport et du transit en 2017 ; la Zone de libre-échange continentale africaine est entrée en vigueur en mai 2019 ; les pays en développement sans littoral et les pays de transit d'Amérique latine ont signé le huitième protocole additionnel à l'Accord sur le transport fluvial pour la voie navigable Paraguay-Paraná en 2018. En outre, plusieurs pays en développement sans littoral et pays de transit ont signé des accords relatifs à l'établissement et à l'utilisation de ports secs. En Asie, l'Accord intergouvernemental sur les ports secs est entré en vigueur en avril 2016.

18. Si des progrès ont été accomplis dans la ratification des accords juridiques pertinents, des efforts supplémentaires restent nécessaires pour mieux faire connaître et comprendre les avantages de l'adhésion à ces accords et la nécessité d'un renforcement des capacités, s'agissant notamment de l'intégration de ces accords dans les plans de développement nationaux. Des lignes directrices simplifiées pour la mise en œuvre de ces accords sont nécessaires.

19. Au cours de la période examinée, des outils ont été mis au point pour améliorer le transit, tels que les Directives sur le transit de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), la lettre de voiture électronique (eCMR) et le système électronique TIR (eTIR).

20. Des progrès ont été réalisés dans certains couloirs au regard de l'objectif spécifique du Programme d'action de Vienne consistant à réduire le temps de passage dans les couloirs de transit de façon à ce que les marchandises parcourent de 300 à 400 km toutes les 24 heures. Les données nécessaires au suivi de cet objectif spécifique ne sont disponibles que pour certains couloirs. Les données sur la performance globale des couloirs routiers du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale révèlent que cette sous-région a déjà atteint cet objectif, puisque la vitesse moyenne sans retard est passée de 535 km par 24 heures en 2016 à 544 km par 24 heures en 2020. En ce qui concerne le transport ferroviaire, la vitesse moyenne sans retard a atteint 456 km par 24 heures en 2019, mais a diminué à 403 km par 24 heures en 2020.

21. En Afrique, certains couloirs, comme le Couloir central et le Couloir trans-Kalahari, sont parvenus à atteindre l'objectif spécifique du Programme d'action de Vienne. En revanche, pour d'autres couloirs, il est difficile d'obtenir des données. En Amérique latine, l'amélioration des procédures de franchissement des frontières le long du couloir routier reliant Ciudad del Este (Paraguay) à Ponta Grossa (Brésil) a permis de ramener le temps de trajet de 24 heures à 20 heures, avec une vitesse moyenne de 670 km par 24 heures, tandis que celle du couloir routier reliant Santa Cruz (État plurinational de Bolivie) à Arica (Chili) est de 460 km par 24 heures, ce qui signifie que l'objectif fixé par le Programme d'action de Vienne a été atteint.

22. La connectivité multimodale continue de poser problème aux pays en développement sans littoral. Selon les dernières données de la Banque mondiale, en 2022, le temps de séjour moyen des marchandises dans ces pays était de 12 jours, avec des variations comprises entre 3,3 jours en Arménie et 25 jours en Mongolie. À titre de comparaison, le temps de séjour moyen pour les pays de transit était de sept jours. La pandémie de COVID-19 a allongé les temps de séjour dans les ports maritimes. Malgré l'absence de données antérieures à la pandémie, des études de la Banque mondiale indiquent que le temps de séjour moyen des marchandises dans la plupart des ports d'Asie de l'Est ou d'Europe était proche de quatre jours.

23. Dans l'ensemble, les données manquaient pour assurer le suivi des objectifs spécifiques du Programme d'action de Vienne.

Priorité 2 : développement et entretien des infrastructures

24. Des progrès ont été réalisés dans l'achèvement des tronçons manquants et dans l'amélioration générale de la qualité des infrastructures pour accroître la connectivité des pays en développement sans littoral, mais des problèmes subsistent. Plusieurs réseaux autoroutiers et lignes ferroviaires ont été mis en service dans ces pays au cours de la période examinée, mais beaucoup d'autres sont nécessaires.

25. En Afrique, l'indice de développement des infrastructures africaines³ montre que sur les 16 pays en développement sans littoral, seul le Botswana dispose d'un réseau routier relativement bon, avec un score supérieur à 25. Viennent ensuite le Burkina Faso, l'Eswatini, le Rwanda et le Zimbabwe, dont les scores se situent entre 10 et 15. Les 11 pays en développement sans littoral restants affichent un score inférieur à 10, et 5 d'entre eux se situent dans les 10 derniers du classement mondial, avec des scores compris entre 0,07 et 2,35. Il convient également de noter que les scores globaux de certains pays en développement sans littoral ont fortement régressé entre 2014 et 2021, ce qui laisse supposer un mauvais entretien du réseau existant ou un manque d'investissement dans de nouveaux projets d'infrastructures de transport viables. Les infrastructures ferroviaires sont généralement peu développées. Quatre pays en développement sans littoral africains n'ont aucun réseau de chemin de fer et le réseau ferroviaire africain, qui est principalement situé en Afrique du Nord et en Afrique australe, compte plus de 26 362 km de liaisons manquantes. Le déficit d'infrastructures et les coûts élevés des moyens logistiques sont des contraintes majeures qui freinent la croissance des pays en développement sans littoral et la réalisation intégrale de la Zone de libre-échange continentale africaine.

26. En Asie, les pays en développement sans littoral ont enregistré des progrès dans le développement et l'entretien du Réseau routier asiatique. Dans les pays en développement sans littoral membres du Réseau routier asiatique, à peine 8 % des routes sont classées comme primaires ou de classe I, contre 35 % pour l'ensemble du réseau. Au cours de la période examinée, certains pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie ont développé et étendu leurs chemins de fer. Par exemple, entre 2014 et 2021, le réseau ferroviaire a été complété au Kazakhstan, en Mongolie, en Ouzbékistan, en République démocratique populaire lao et au Turkménistan. Le manque d'harmonisation des écartements des voies et du matériel roulant constitue un problème majeur pour les chemins de fer qui entrave la fluidité de la connectivité du transport ferroviaire entre les pays.

27. En Amérique latine, l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay ont tous deux développé leur réseau routier. La densité de routes à revêtement en dur s'est améliorée. Au Paraguay, elle est passée de 1,38 km pour 100 km² à 2,50 km pour 100 km² entre 2014 et 2022, et, en Bolivie (État plurinational de), elle est passée de 0,65 km pour 100 km² à 2,88 km pour 100 km² entre 2014 et 2020. Malgré ces progrès, il reste encore beaucoup à faire pour améliorer la qualité des routes.

28. Dans les pays en développement sans littoral, en particulier en Amérique latine, les voies navigables intérieures sont utilisées pour accéder à la mer. Au cours de la période considérée, l'ampleur de la navigation intérieure sur la voie navigable Paraguay-Paraná a augmenté, en grande partie en raison de l'accroissement de la production de soja et de la construction de deux ports. Cependant, au fil du temps, des sécheresses récurrentes ont nui à la navigation commerciale. D'autres difficultés

³ Groupe de la Banque africaine de développement, « Africa Infrastructure Development Index (AIDI), 2022 », base de données du Programme de connaissance de l'infrastructure en Afrique. Disponible à l'adresse suivante : <https://infrastructureafrica.opendataforafrica.org/pbuerhd/africa-infrastructure-development-index-aidi-2022>.

se posent, notamment en matière d'opérations, de gestion et de réglementation, ainsi que de coordination avec les pays concernés.

29. Mesuré en nombre de décollages d'avions-cargos enregistrés, le trafic aérien dans les pays en développement sans littoral a augmenté de 16 % entre 2014 et 2019. Toutefois, dans ces pays, le secteur des transports aériens a connu une baisse spectaculaire pendant la pandémie, chutant de 43 % en 2020, avant de commencer à se redresser en 2021, le nombre de décollages enregistrés atteignant alors 64 % du pic observé en 2018. Dans la mesure où le secteur aérien est le moteur du tourisme, du commerce et d'autres activités commerciales vitales des pays en développement sans littoral, il est impératif d'en rétablir la connectivité pour assurer une reprise durable. Il est indispensable de renforcer le développement des infrastructures aéronautiques et d'investir dans celles-ci de manière durable, efficace et rentable.

30. Sur le plan énergétique, même si la proportion moyenne de la population ayant accès à l'électricité dans les pays en développement sans littoral est passée de 49,5 % en 2014 à 60,3 % en 2021, les pays en développement sans littoral restent en deçà de la moyenne mondiale de 91,4 %. Les pays en développement sans littoral d'Europe, d'Asie et d'Amérique latine atteignent des taux d'accès supérieurs à 90 %, alors que ceux d'Afrique affichent un taux d'accès moyen de 37 %, ce qui plaide en faveur d'une intensification des efforts dans la région. Si la couverture de l'approvisionnement en électricité des pays en développement sans littoral a progressé dans les zones rurales entre 2014 et 2021, l'écart entre les zones urbaines (89 %) et les zones rurales (49 %) reste considérable. Les pays en développement sans littoral demandent une aide supplémentaire pour l'électrification du dernier kilomètre, notamment l'élaboration des projets susceptibles de recevoir le soutien des banques, des financements et le renforcement des capacités en vue d'améliorer l'efficacité.

31. En ce qui concerne les technologies de l'information et de la communication, si le nombre d'abonnements aux services cellulaires a fortement augmenté dans les pays en développement sans littoral, passant de 69,8 pour 100 personnes en 2014 à 78,6 pour 100 personnes en 2021, il reste tout de même très en deçà de la moyenne mondiale de 107,3 pour 100 personnes. De même, la proportion de personnes utilisant Internet dans les pays en développement sans littoral est passée de 17,4 % en 2014 à 32,3 % en 2021, mais est restée bien en deçà de la moyenne mondiale, qui est de 63,1 %. Les pays en développement sans littoral continuent de subir des coûts de bande passante élevés ; des efforts supplémentaires sont nécessaires pour faire baisser les prix.

32. Les investissements nécessaires au développement des infrastructures dans les secteurs des transports, de l'énergie et des TIC sont considérables. Dans une étude de 2018, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a estimé que, pour parvenir à la densité moyenne mondiale des réseaux routiers et ferroviaires, les pays en développement sans littoral devaient construire près de 200 000 km de routes à revêtement en dur et 46 000 autres km de voies ferrées, pour un coût d'environ 510 milliards de dollars.

Priorité 3 : commerce international et facilitation du commerce

33. Immédiatement après l'entrée en vigueur du Programme d'action de Vienne en 2014 et jusqu'en 2015, la part des exportations de marchandises des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial a connu une forte baisse. Elle a toutefois rebondi et enregistré une augmentation constante entre 2016 et 2019. Ensuite, sous l'effet de la COVID-19, les exportations de marchandises de ces pays ont chuté d'environ 11 % en 2020. Cette baisse significative a mis en évidence la position fragile des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial.

Les exportations de marchandises de ces pays ont rebondi en 2021, enregistrant une hausse de 30,6 % par rapport à 2020, pour s'établir à 219 milliards de dollars. Selon les estimations, leurs exportations devraient encore augmenter, pour atteindre 279 milliards de dollars en 2022.

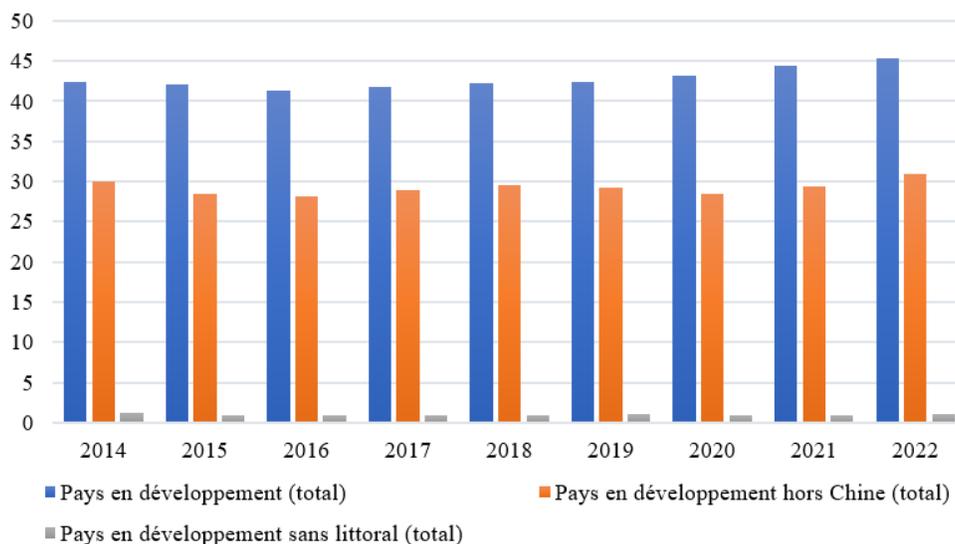
34. La croissance des exportations de marchandises des pays en développement sans littoral tient essentiellement à l'augmentation de la demande et du prix des produits de base. Malgré cette croissance des échanges, leur part dans les exportations mondiales de marchandises est restée pratiquement inchangée (voir figure I). Bien que leur poids dans le commerce mondial soit relativement faible, les économies des pays en développement sans littoral sont généralement plus ouvertes que celles du reste du monde, comme le montre le pourcentage du commerce dans le PIB, qui était de 74 % pour ces pays contre 57 % pour le reste du monde. Elles sont donc plus vulnérables aux chocs économiques mondiaux.

35. Les importations de marchandises des pays en développement sans littoral ont diminué entre 2014 et 2016, avant de connaître une hausse constante jusqu'en 2020. La COVID-19 a alors frappé, entraînant une chute de 10 %. Entre 2020 et 2021, les importations de marchandises des pays en développement sans littoral ont augmenté de 21 % pour atteindre 249 milliards de dollars, suivi d'une nouvelle hausse de 17,7 % en 2022.

Figure I

Part des exportations de marchandises dans les exportations mondiales totales

(En pourcentage)



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

36. Moins affectés par les contraintes géographiques, le commerce des services et le commerce électronique représentent une opportunité de croissance significative pour les pays en développement sans littoral. La part des services de ces pays dans le commerce mondial n'a toutefois pas connu d'évolution significative depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne. En raison du manque de diversification des services et de la dépendance à l'égard du tourisme et des transports internationaux, les pays en développement sans littoral étaient extrêmement vulnérables aux effets de la pandémie de COVID-19. En conséquence, ces pays ont subi une baisse de 36 % de leurs exportations de services en 2020. En 2021, les exportations totales de services des pays en développement sans littoral ont augmenté

de 20,3 % pour atteindre 36 milliards de dollars. À titre de comparaison, les exportations de services du reste du monde ont augmenté de 17,2 %.

37. La balance commerciale des pays en développement sans littoral a plongé, passant de 8,7 milliards de dollars en 2014 à -34,0 milliards de dollars en 2015. Malgré quelques améliorations en 2017 et 2018, elle est restée négative. Cette balance commerciale négative implique que, depuis 2015, la plupart des pays en développement sans littoral n'ont pas été en mesure de tirer suffisamment de revenus du commerce pour financer le développement.

38. La pandémie de COVID-19, qui a entraîné la fermeture des frontières et l'introduction de mesures strictes aux frontières, de même que les troubles mondiaux actuels ont mis en lumière la vulnérabilité des pays en développement sans littoral. Cela a rappelé l'importance de la facilitation des échanges, en particulier la liberté de transit pour les pays en développement sans littoral, et la nécessité de renforcer l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges. L'Accord contient des dispositions visant à accélérer les flux de marchandises, y compris les marchandises en transit, et à atténuer les goulets d'étranglement commerciaux aux frontières. Nonobstant la participation croissante de la plupart des pays en développement sans littoral aux programmes et activités de facilitation des échanges depuis 2014, le taux de ratification des accords internationaux sur la facilitation des échanges et d'application des dispositions qu'ils contiennent est généralement inférieur à la moyenne mondiale (62,1 %) dans les pays en développement sans littoral (55 %)⁴.

39. Dans les pays en développement sans littoral, le degré d'application de l'Accord sur la facilitation des échanges reste faible par rapport à la moyenne des pays de transit et des pays en développement. En moyenne, ces pays appliquent pleinement environ 35 % des mesures de l'Accord, contre 51 % pour les pays de transit et 60 % pour les pays en développement. S'agissant de la mise en œuvre future des engagements, 21 % d'entre eux doivent être mis en œuvre moyennant un délai supplémentaire et 6 % d'entre eux, moyennant une assistance technique. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont besoin d'un soutien accru pour mettre pleinement en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges.

Priorité 4 : intégration et coopération régionales

40. Les pays en développement sans littoral ont manifesté un intérêt croissant pour l'intégration et la coopération régionales au cours de la période considérée et ont entrepris diverses actions visant à renforcer leur participation aux réseaux régionaux de commerce, de transport, de communication et d'énergie, ainsi que l'harmonisation des politiques régionales afin d'améliorer les synergies régionales, la compétitivité et les chaînes de valeur au niveau régional.

41. En moyenne, le nombre d'accords commerciaux régionaux auxquels chaque pays en développement sans littoral est partie a augmenté, passant de 3,3 en 2014 à 4,3 en 2023. La plupart des pays en développement sans littoral participent à plus d'un accord commercial régional et plusieurs sont parties à plus de cinq accords. Malgré la participation accrue des pays en développement sans littoral aux accords commerciaux régionaux, les retombées économiques et commerciales n'ont pas été à la hauteur des attentes. Certains accords sont restés en sommeil et se sont avérés peu efficaces pour stimuler le commerce et l'investissement. Les contraintes financières et d'autres difficultés, notamment le chevauchement des questions non commerciales, des conflits et de l'instabilité politique, ont retardé le processus d'intégration.

⁴ Voir www.untfsurvey.org/.

42. Pour les pays en développement sans littoral africains, une nouvelle étape a été franchie en 2019 avec la création de la Zone de libre-échange continentale africaine. Avec la libéralisation complète d'un vaste espace économique, la Zone de libre-échange continentale africaine offre aux pays en développement sans littoral africains la possibilité d'explorer de nouveaux secteurs de production, de participer à des chaînes de valeur et d'accroître leur participation au commerce international.

43. Dans la région Asie-Pacifique, la signature de l'accord sur le Partenariat économique global régional en 2020 a constitué une étape clé de l'intégration régionale. L'accord couvre le commerce des biens et des services, les investissements et la coopération économique et technique. L'Union économique eurasiatique, qui inclut trois pays en développement sans littoral, et la Communauté économique de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est ont toutes deux vu le jour en 2015.

44. Des pays en développement sans littoral ont également conclu des accords bilatéraux et multilatéraux avec leurs voisins dans les domaines du commerce, du transport et du transit. Par exemple, en 2015, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont signé un accord sur les véhicules à moteur afin de faciliter le passage des marchandises à leurs frontières. En 2016, l'Inde et le Népal ont signé des accords sur la connectivité routière et le transit. Toujours en 2016, la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie ont signé un accord sur le transport routier et un accord de partenariat économique trilatéral pour la construction d'un couloir économique entre les pays. En 2015, la Chine et le Népal ont signé un accord de commerce et de transit. En 2017, l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Türkiye et le Turkménistan ont signé l'accord concernant le Couloir lapis-lazuli de transit, de commerce et de transport.

45. En Amérique latine, l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay participent à l'ambitieux projet d'intégration du couloir régional reliant les côtes atlantique et pacifique de l'Amérique du Sud.

46. De nombreux pays en développement sans littoral participent également aux initiatives de la Ceinture économique de la Route de la soie et de la Route maritime de la soie au XXI^e siècle, qui visent à améliorer la connectivité dans les domaines des infrastructures, du commerce, de la finance et des politiques.

Priorité 5 : transformation des structures de l'économie

47. Les pays en développement sans littoral n'ont fait que peu de progrès dans la transformation des structures de l'économie depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne. Leurs exportations se caractérisent toujours par une forte dépendance à l'égard des produits primaires. En 2021, les produits primaires représentaient 83 % des exportations de marchandises des pays en développement sans littoral, un chiffre en baisse par rapport à 2014 (86 %), mais largement supérieur à la moyenne mondiale (28 %). Dans 26 des 32 pays en développement sans littoral, les produits de base constituent plus de 60 % des exportations, ce qui les rend vulnérables aux chocs des prix des produits de base.

48. La valeur ajoutée moyenne dans le secteur manufacturier des pays en développement sans littoral, exprimée en pourcentage du PIB, est restée stable sur la période 2014-2022, à environ 11 %. Toutefois, ces taux sont nettement inférieurs à ceux enregistrés dans les années 1990. La tendance à la désindustrialisation demeure un problème majeur pour ces pays. Leurs économies se détournent de l'agriculture et de l'industrie manufacturière pour se tourner vers le secteur des services, à des niveaux de revenus bien inférieurs à ceux des premières nations industrialisées.

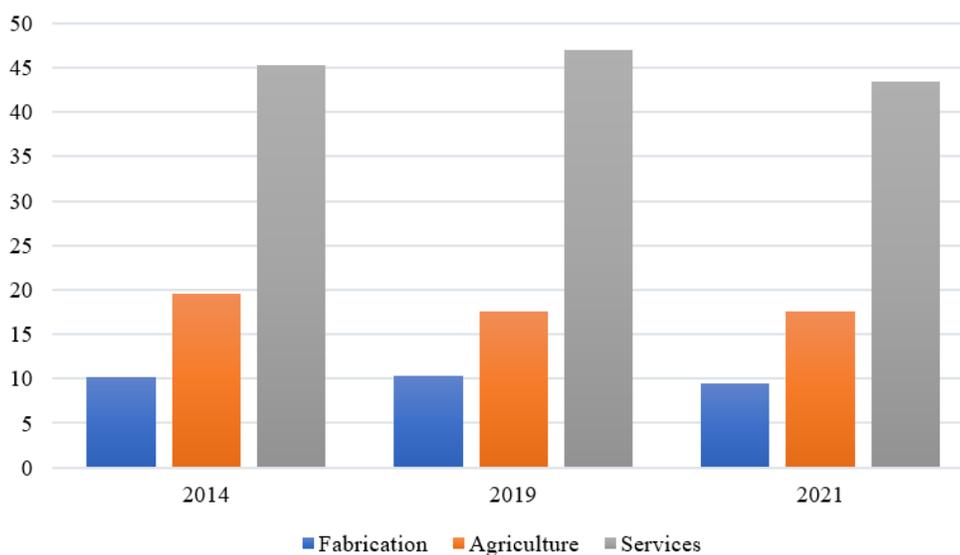
49. La contribution à la valeur ajoutée du secteur agricole dans les pays en développement sans littoral a affiché une tendance à la baisse entre 2014 et 2021,

comme le montre la figure II. La diminution de la part de l'agriculture dans le PIB entre 2014 et 2021 reflète en grande partie la baisse de la productivité dans la plupart des pays en développement sans littoral mais pas nécessairement la transformation structurelle souhaitée. Beaucoup de pays en développement sans littoral dépendent fortement de l'agriculture et de l'industrie agroalimentaire pour mener à bien la transformation de leurs structures. Toutefois, de multiples chocs, y compris les perturbations liées à la COVID-19, les changements climatiques et les troubles géopolitiques, ont eu des répercussions sur la productivité agricole.

50. Bien que la part des services dans le PIB ait augmenté entre 2014 et 2019, la part des services des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial a diminué au cours de la même période, ce qui suggère que la contribution croissante des services au PIB ne s'est pas traduite par une amélioration des revenus et de la disponibilité de services compétitifs dans la plupart de ces pays.

Figure II
Valeur ajoutée dans les pays en développement sans littoral

(En pourcentage du PIB)



Source : Banque mondiale.

51. Le secteur privé est l'un des principaux moteurs de la transformation structurelle. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour soutenir le secteur privé, en particulier les microentreprises et les petites et moyennes entreprises, et lui permettre de se développer et d'opérer une transformation structurelle. L'accès au financement dans les pays en développement sans littoral reste limité. Bien que le crédit intérieur accordé au secteur privé en pourcentage du PIB ait augmenté, passant de 25,3 % (2014) à 31,5 % (2021), cette proportion reste bien inférieure à la moyenne mondiale de 145 %.

Priorité 6 : moyens de mise en œuvre

52. La mobilisation des ressources nationales constitue un moyen très important de soutenir le développement. L'épargne intérieure brute, exprimée en pourcentage du PIB, est passée de 24,3 % en 2014 à 26,7 % en 2019, avant de retomber à 20,3 % en 2020 et de remonter à 24,1 % en 2021. Ce chiffre est toutefois bien inférieur à la moyenne mondiale de 28 %, ce qui suggère que les pays en développement sans

littoral connaissent des déficits persistants en matière de financement du développement. Des efforts supplémentaires sont nécessaires pour accroître l'épargne intérieure.

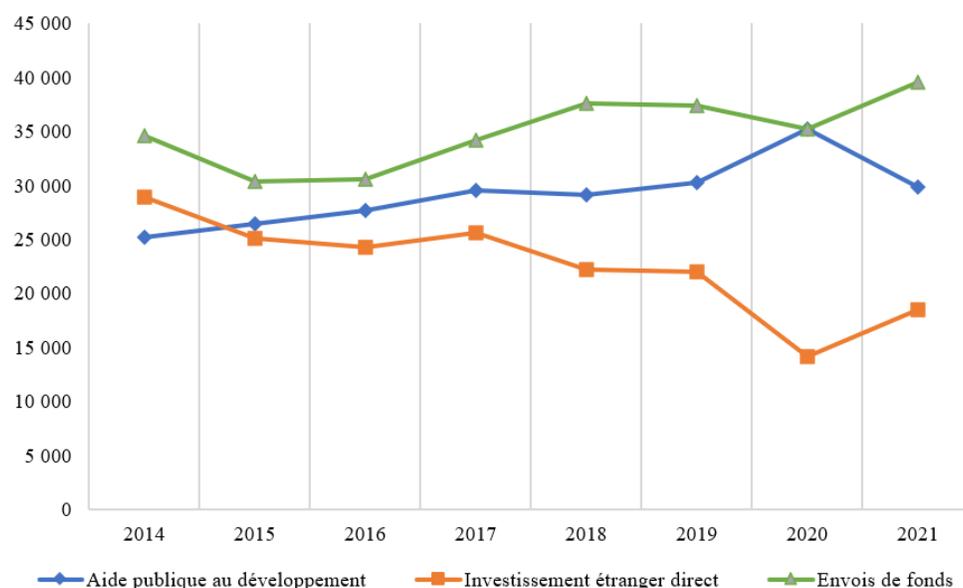
53. Pour nombre de pays en développement sans littoral, l'aide publique au développement (APD) reste l'une des principales sources de financement externe du développement. Comme le montre la figure III, les apports d'APD à l'ensemble du groupe des pays en développement sans littoral sont passés de 25 milliards de dollars en 2014 à 35 milliards de dollars en 2020, les apports d'APD ayant augmenté pendant la pandémie de COVID-19. En 2021, les apports d'APD vers ces pays ont diminué de 15 %. Ces apports continuent de ne se porter que sur un petit nombre de pays en développement sans littoral.

54. En pourcentage du revenu national brut des pays en développement sans littoral, l'APD est passée de 1,96 % en 2014 à 2,13 % en 2021. En 2021, l'APD représentait plus de 10 % du revenu national brut dans huit pays en développement sans littoral.

Figure III

Aide publique au développement, investissements étrangers directs et envois de fonds aux pays en développement sans littoral

(En millions de dollars)



Source : Organisation de coopération et de développement économiques, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et Banque mondiale.

55. Les versements à ces pays au titre de l'initiative Aide pour le commerce sont passés de 15,9 milliards de dollars en 2017 à 17,5 milliards en 2021. En revanche, la part de l'aide au commerce destinée aux pays en développement sans littoral par rapport au total des pays en développement a chuté de 10 %, ce qui est préoccupant compte tenu des besoins de développement spécifiques qu'ont ces pays en matière de commerce et de facilitation des échanges.

56. Les flux d'investissements étrangers directs (IED) vers les pays en développement sans littoral ont diminué, passant de 28,9 milliards de dollars en 2014 à 22 milliards de dollars en 2019, puis la pandémie de COVID-19 a entraîné une nouvelle et grave baisse de 35 % en 2020 (voir figure III). Si les flux d'IED se sont redressés en 2021, cette reprise a été inférieure à l'augmentation moyenne mondiale et à celle des pays

en développement. Plusieurs facteurs ont entraîné la diminution des flux d'IED vers les pays en développement sans littoral au fil des ans, dont leur faible intégration dans les réseaux commerciaux mondiaux et régionaux, une concurrence accrue pour les flux d'investissement, une faible capacité de production et des réglementations peu concurrentielles en matière d'investissement. Les flux d'IED sont également restés concentrés dans quelques pays.

57. Les flux d'IED à destination des pays en développement sans littoral ont été en grande partie consacrés aux ressources naturelles, avec des flux d'investissement limités dans l'industrie manufacturière et les services, ce qui a perpétué leur dépendance à l'égard des ressources naturelles et les a privés de la possibilité d'exploiter les apports de connaissances et les autres avantages liés aux investissements étrangers en vue de leur transformation structurelle. Il importe que les pays en développement sans littoral attirent les IED en offrant un environnement propice aux investissements étrangers, notamment des institutions fiables et transparentes, des cadres réglementaires efficaces et une stabilité macroéconomique et politique globale.

58. Les flux d'envois de fonds à destination des pays en développement sans littoral ont augmenté de 43 % entre 2014 et 2022, mais la répartition des envois de fonds dans ces pays est très inégale.

59. L'emprunt à l'étranger est une source importante de financement. Parmi les 22 pays en développement sans littoral pour lesquels il existe une analyse du surendettement, 8 présentent un risque élevé de surendettement et 3 sont déjà en situation de surendettement.

IV. Suivi et examen

60. Au cours de la période examinée, un plan d'action visant à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, composé de projets mis en œuvre par l'ONU et d'autres organisations internationales et régionales, a été adopté en 2020 par la réunion ministérielle annuelle des pays en développement sans littoral. Le plan d'action compte plus de 430 initiatives et réalisations concrètes couvrant les six domaines prioritaires du Programme d'action de Vienne. Environ un quart des activités visées dans le plan d'action ont été déclarées achevées en 2022 et ont permis de renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et d'améliorer leurs connaissances dans les domaines du transit, du commerce et du développement des infrastructures ; de l'énergie et des technologies de l'information et des communications ; de la transformation des structures de l'économie ; de la coopération entre pays en développement sans littoral et pays de transit ; de l'action climatique. En 2022, une centaine de nouvelles initiatives ont été ajoutées au plan d'action.

61. Au cours de la période examinée, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a coordonné les activités visant à faciliter une mise en œuvre efficace du Programme d'action de Vienne menées par le système des Nations Unies ; a aidé les États Membres à élaborer leurs processus intergouvernementaux relatifs aux pays en développement sans littoral ; a mis en lumière les difficultés auxquelles se heurtent ces pays ; a assuré le contrôle de la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne et en a rendu compte ; a entrepris des activités de renforcement des capacités et d'échange d'expériences afin d'améliorer la connectivité des pays en développement sans littoral et de promouvoir la mise en œuvre et l'examen du Programme d'action de Vienne au niveau national, notamment par l'intermédiaire du réseau de coordonnatrices et coordonnateurs nationaux ;

a travaillé avec les coordonnatrices et coordonnateurs résidents à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a apporté un appui fonctionnel aux processus intergouvernementaux sur les conséquences de la pandémie de COVID-19 pour les pays en développement sans littoral et a collaboré avec les États Membres et d'autres partenaires à l'organisation de réunions ministérielles et thématiques ayant notamment trait à la connectivité des transports et de l'infrastructure numérique, aux énergies renouvelables, à la facilitation du commerce, à la transformation structurelle, aux investissements étrangers directs, à la promotion de la science, à la technologie, aux politiques d'innovation et aux changements climatiques. Le Bureau de la Haute-Représentante coordonne d'un point de vue technique et logistique les préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra en 2024.

62. Au cours de la période examinée, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a mené des activités de renforcement des capacités au profit des pays en développement sans littoral dans différents domaines thématiques, notamment la connectivité des transports ; la sécurité routière et la mobilité urbaine ; le développement des autoroutes, des chemins de fer et des ports secs ; les opérations de transport transfrontières ; la facilitation du commerce ; la transformation des structures de l'économie ; le renforcement de la résilience face à la pandémie de COVID-19. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et la Commission économique pour l'Europe (CEE) ont appuyé l'intégration et la coopération régionales par l'intermédiaire du Programme spécial pour l'économie des pays d'Asie centrale.

63. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a élaboré une série d'indicateurs qualitatifs et quantitatifs concernant les transports intérieurs et les politiques logistiques coordonnées au niveau régional et a mis à disposition divers outils techniques pour la prise de décision, a repéré les principales difficultés et recommandations pour la navigation internationale sur les cours d'eau, et a fourni un soutien technique et des services de renforcement des capacités afin d'élargir les bases de données nationales sur les pertes dues aux catastrophes.

64. La CEE a mis sur pied un Observatoire sur l'état du franchissement des frontières en raison de la COVID-19, une plateforme en ligne qui fournit des informations actualisées en temps réel sur les limitations des passages frontaliers de fret dans le monde entier. La CEE a aidé les pays en développement sans littoral à renforcer le développement et la facilitation des transports, à élaborer des plans d'action pour la facilitation du commerce, à créer des organismes nationaux de facilitation du commerce, à mettre en place des systèmes d'échanges commerciaux automatisés et des systèmes de dédouanement fondés sur le risque, à adopter des normes internationales applicables aux transactions électroniques et à faire évoluer les guichets uniques, le commerce durable, l'économie circulaire, l'innovation et des normes tenant compte des questions de genre.

65. La Commission économique pour l'Afrique a soutenu les États Membres dans les négociations autour de la Zone de libre-échange continentale africaine et contribue désormais à sa mise en œuvre. Elle a fourni une assistance technique pertinente pour répondre aux contraintes auxquelles sont généralement confrontés les pays en développement sans littoral, a facilité la création de l'Alliance pour la gestion des couloirs en Afrique, a entrepris un travail analytique sur l'état de l'intégration régionale en Afrique et fournit un appui dans les domaines des changements climatiques, de l'énergie, du transport en transit, de la connectivité numérique et de la promotion du développement durable et de la transformation structurelle.

66. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a aidé les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges par l'intermédiaire du Système douanier automatisé, qui facilite le dédouanement. La CNUCED a apporté un appui en matière de renforcement des capacités dans plusieurs domaines, y compris les capacités productives, la science et la technologie, le commerce électronique, les couloirs et le transit, et le financement. En 2022, elle a poursuivi le déploiement d'outils de facilitation du commerce dans le cadre de son programme de systèmes électroniques en ligne, à savoir les systèmes de réglementation et d'enregistrement électroniques et les portails commerciaux, dans plusieurs pays en développement sans littoral dans le but d'améliorer le climat de l'activité économique. La CNUCED a aidé les pays en développement sans littoral à élaborer, formuler et mettre en œuvre des politiques relatives aux services au niveau national.

67. Le Département des affaires économiques et sociales a coordonné la préparation d'examens nationaux volontaires sur les objectifs de développement durable et appuyé les pays en développement sans littoral dans leur mise en œuvre.

68. En 2023, le Bureau de l'appui au développement a mené une enquête⁵ et l'ensemble des bureaux des coordonnateurs et coordonnatrices résidents qui y ont participé ont indiqué que les priorités du Programme d'action de Vienne étaient analysées par leurs équipes de pays des Nations Unies lors de la conception et de la mise en œuvre de l'analyse commune de pays et du Plan-cadre de coopération des Nations Unies pour le développement durable, l'instrument le plus important pour planifier et mettre en œuvre les activités de développement de l'ONU au niveau des pays.

69. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement a apporté aux pays un soutien sur mesure axé sur la demande, y compris les pays en développement sans littoral, qui cherchent à tirer parti du commerce et de l'investissement pour atteindre les objectifs de développement durable et respecter leurs engagements au titre de l'Accord de Paris. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement a facilité l'échange de connaissances sur l'adaptation aux changements climatiques entre les pays, y compris les pays en développement sans littoral, en renforçant leur résilience et en atténuant leur vulnérabilité aux chocs climatiques.

70. Le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes a aidé les pays en développement sans littoral à concevoir des plateformes nationales pour la réduction des risques de catastrophe afin de renforcer la gouvernance des risques par l'intermédiaire d'une approche faisant intervenir l'ensemble des pouvoirs publics. Le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes a également aidé les pays en développement sans littoral à renforcer leurs dispositifs d'alerte rapide.

71. Le Centre du commerce international a aidé les pays en développement sans littoral à intégrer les microentreprises et petites et moyennes entreprises dans les chaînes de valeur ; à renforcer la capacité des femmes et des jeunes à participer au commerce international ; à faciliter les échanges entre acheteurs et vendeurs ; à mettre sur pied des portails de facilitation du commerce ; à simplifier les procédures et formalités du commerce international. Le Centre du commerce international, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et leurs

⁵ L'enquête a recueilli les contributions des bureaux des coordonnatrices et coordonnateurs résidents dans les pays en développement sans littoral, notamment l'Afghanistan, le Kazakhstan, le Lesotho, le Mali, la Mongolie, l'Ouzbékistan, le Paraguay, la République démocratique populaire lao, la République de Moldova, le Tadjikistan, le Tchad, le Turkménistan et la Zambie.

partenaires ont prévu une session consacrée aux priorités des pays en développement sans littoral juste après le Forum mondial pour le développement des exportations qui se tiendra en Mongolie en 2023.

72. L'Union internationale des télécommunications a entrepris des analyses de fond et formulé des recommandations en matière d'inclusion numérique par l'intermédiaire d'infrastructures résilientes dans le cadre de l'initiative Connect2Recover. Elle a également fourni une assistance technique sur l'amélioration de la connectivité numérique pour les pays en développement sans littoral.

73. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel a mis en œuvre 304 projets nationaux au cours de la période 2014-2022 à l'appui du développement industriel durable dans les pays en développement sans littoral, contribuant aux six priorités du Programme d'action de Vienne, avec un montant total de 124,43 millions de dollars au titre de la coopération technique. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel a notamment apporté son soutien à des projets liés à l'énergie ; au renforcement des capacités commerciales aux fins de la compétitivité économique ; aux technologies pour la diversification économique ; au développement de l'agribusiness et des agro-industries ; à l'énergie renouvelable ; à la promotion des partenariats multipartites.

74. Le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets a mis en œuvre des projets dans de nombreux pays en développement sans littoral à l'appui du Programme d'action de Vienne, notamment en ce qui concerne l'efficacité des transports et du transit, la communication numérique et les infrastructures énergétiques.

75. Le Programme des Nations Unies pour le développement a fourni un soutien à la demande aux pays en développement sans littoral dans le cadre de projets énergétiques et organisé des activités de renforcement des capacités en ce qui concerne les outils d'aide au développement des petites et moyennes entreprises liées aux chaînes de valeur. Le Programme des Nations Unies pour le développement apporte un soutien technique à 13 pays en développement sans littoral d'Afrique pour la mise en œuvre de cadres de financement nationaux intégrés.

76. Le Fonds des Nations Unies pour la population a aidé les pays en développement sans littoral à mettre à jour leurs contributions déterminées au niveau national et leurs plans nationaux d'adaptation, ainsi qu'à renforcer les composantes relatives à la santé, aux questions de genre et à la jeunesse. Il a également apporté son soutien au renforcement des systèmes de santé et de protection sociale, ainsi qu'à la préparation des recensements de la population et des données relatives au développement.

77. Le Bureau des Nations Unies pour la coopération Sud-Sud, par l'intermédiaire de deux fonds d'affectation spéciale pour la coopération Sud-Sud, a alloué plus de 16,3 millions de dollars à des projets à l'appui des pays en développement sans littoral dans la réalisation des objectifs de développement durable, plus de 75 % des fonds alloués étant destinés à des projets visant à éliminer la pauvreté et la faim et à promouvoir la santé, une éducation de qualité et l'égalité des genres.

78. L'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle a aidé les pays en développement sans littoral à élaborer et à mettre en œuvre des politiques nationales de propriété intellectuelle et des stratégies d'innovation, et a entrepris de participer au développement de leurs compétences et au renforcement de leurs capacités. L'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle a mis en œuvre plus de 40 projets dans 30 pays en développement sans littoral dans les domaines des brevets, des marques déposées, des dessins industriels, des droits d'auteur et des connaissances traditionnelles.

79. L'Organisation de l'aviation civile internationale a activement encouragé le dialogue et l'échange d'informations entre les États Membres et l'industrie sur la libéralisation de l'accès au marché pour les services de transport de passagers et de fret aérien par l'intermédiaire de divers forums et a favorisé une mise en œuvre efficace des déclarations et des plans d'action-cadres de chacun d'entre eux.

80. L'Agence internationale de l'énergie atomique a aidé ses États membres, dont 30 pays en développement sans littoral, à créer, à renforcer et à entretenir les capacités humaines et institutionnelles nécessaires à l'utilisation sûre, pacifique et sécurisée de la science, de la technologie et des applications nucléaires à l'appui des priorités nationales de développement.

81. La FAO a aidé les pays en développement sans littoral à mettre en place des systèmes de recherche, de vulgarisation et d'innovation agricole et encouragé la mise au point d'un modèle hybride d'écoles pratiques d'agriculture et d'écoles d'agriculture commerciale. Grâce aux initiatives qu'elle dirige ou soutient, notamment l'initiative Main dans la main⁶, l'initiative Grande Muraille verte⁷ et le programme de résilience du G5 Sahel, la FAO œuvre en faveur de la sécurité alimentaire et de la nutrition dans plusieurs pays en développement sans littoral d'Afrique.

82. L'OMC, par l'intermédiaire du Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges, a aidé ses membres, à travers une série d'activités, comme des ateliers et des événements nationaux, à cerner leurs besoins et à préparer leurs notifications. Elle a également assuré une fonction de mise en relation et, dans les cas où l'appui des donateurs n'était pas disponible, a mis à disposition des subventions pour la préparation et la mise en œuvre de projets. À la demande du Groupe de Genève des pays en développement sans littoral et en coopération avec celui-ci, l'OMC a organisé un atelier sur les questions de transit en juin 2023. Elle a par ailleurs appuyé les pays en développement sans littoral en organisant une session consacrée au transit et à l'aide pour le commerce.

83. L'OMD a fourni une assistance technique et un soutien au renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral dans un large éventail de domaines liés aux douanes, y compris le transit et la facilitation du commerce. Depuis 2014, l'OMD a élaboré plusieurs outils pour faciliter la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, notamment le *Manuel sur le transit : Pour l'établissement de systèmes efficaces de transit pour les PDSL* ; les *Directives sur le transit : Vers un régime de transit efficace* ; le *Recueil des meilleures pratiques dans le domaine du transit* ; les *Orientations concernant le transport ferroviaire*.

84. Le Fonds commun pour les produits de base a contribué à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en soutenant des projets qui appuient la transformation économique structurelle du secteur des produits de base dans les pays en développement sans littoral.

85. La Banque mondiale a soutenu les pays en développement sans littoral par l'intermédiaire de projets de prêts, notamment dans les domaines des autoroutes et des routes, des télécommunications, de l'administration publique et des chemins de fer.

86. La Banque interaméricaine de développement a soutenu les pays en développement sans littoral d'Amérique latine grâce à des projets de développement et d'entretien des infrastructures.

⁶ Voir <http://www.fao.org/hand-in-hand/fr>.

⁷ Voir www.fao.org/in-action/action-against-desertification/action-against-desertificationbackground/action-against-desertificationbackgroundvision/fr/.

87. La Banque asiatique de développement a appuyé la coopération et l'intégration régionales sous la forme de prêts et de subventions, ainsi que par une assistance technique aux pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique, dans les domaines du commerce, du développement des infrastructures, de la facilitation du commerce, de l'énergie, des technologies émergentes, du commerce électronique et du commerce numérique.

88. Depuis 2014, la Banque africaine de développement a soutenu la construction et la réhabilitation de plus de 1 700 km de routes et a dépensé plus de 8 milliards de dollars pour le développement de couloirs, couvrant 12 700 km de routes. Elle a également soutenu la mise en place de projets d'infrastructures énergétiques et de postes frontaliers à guichet unique.

89. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement a investi dans des projets d'infrastructures de transport, d'électricité et d'énergie dans des pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie.

90. Le Fonds vert pour le climat a financé des projets multinationaux auxquels participaient certains pays en développement sans littoral, à hauteur de 2,8 milliards de dollars, soit 24 % du financement total du Fonds vert pour le climat.

91. L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe a organisé des activités de renforcement des capacités et proposé des formations ciblées et un soutien technique concernant différents aspects de la facilitation du commerce, du développement du transport en transit et des réglementations relatives aux douanes et au passage des frontières en Asie centrale.

92. L'Organisation internationale de droit du développement a contribué à renforcer la capacité des pays en développement sans littoral à attirer et à gérer les investissements étrangers directs et celle des acteurs judiciaires de ces pays à régler les litiges commerciaux de manière efficace et efficiente.

93. L'Union internationale des transports routiers a facilité et accéléré les processus administratifs liés à l'échange électronique de documents de transport, tels que les permis électroniques et l'eCMR, et continue de sensibiliser les pays en développement sans littoral et les pays de transit à la mise en œuvre du système TIR.

94. Le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral a entrepris des travaux d'analyse et de renforcement des capacités sur des questions prioritaires dans ces pays, notamment l'investissement dans les infrastructures et leur développement, la facilitation du commerce et la connectivité.

V. Statut des préparatifs de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

95. Des progrès ont été réalisés dans la préparation de la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, qui se tiendra à Kigali en juin 2024. Les pays en développement sans littoral préparent des rapports nationaux qui dressent une évaluation des progrès, des obstacles et des contraintes rencontrés dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et définissent les priorités du prochain programme d'action décennal.

96. La réunion préparatoire régionale africaine s'est tenue les 29 et 30 mai 2023 et s'est conclue par l'adoption du « document final de Gaborone ». Les changements climatiques, la pandémie de COVID-19, les défaillances des infrastructures de transport en transit, la facilitation des échanges, le renforcement de la numérisation,

l'amélioration de l'accès à l'électricité et le surendettement figurent parmi les principaux enjeux mis en avant. Le document final appelait à relever ces défis.

97. La réunion préparatoire régionale pour l'Amérique latine s'est tenue au Paraguay les 27 et 28 juillet 2023 et s'est conclue par l'adoption de l'« appel à l'action d'Asunción ». La réunion préparatoire régionale pour l'Europe et l'Asie aura lieu les 22 et 23 août 2023. Par ailleurs, le Président de l'Assemblée générale et le Président du Conseil économique et social organiseront une manifestation spéciale consacrée aux préparatifs de la troisième Conférence plus tard en 2023. Ces activités permettront d'obtenir des renseignements précieux pour l'organisation de cette rencontre.

98. Les deux réunions du comité préparatoire se tiendront du 5 au 8 février et du 29 avril au 1^{er} mai 2024.

99. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a organisé des réunions du Groupe consultatif interorganisations afin de mobiliser l'appui des entités des Nations Unies en faveur de la Conférence. Ces institutions participent activement aux préparatifs en procédant à des évaluations thématiques de fond et en organisant des réunions thématiques dans leurs domaines de compétence respectifs.

100. Plusieurs événements préalables à la Conférence ont été organisés, notamment sur l'amélioration de la connectivité des transports ; la promotion de la résilience et de la durabilité des systèmes de transport dans les pays en développement sans littoral ; le renforcement de l'action climatique dans ces pays ; la reconstruction en mieux au sortir de la pandémie de COVID-19 ; la réduction des risques de catastrophe ; la contribution du secteur privé au développement ; l'investissement dans le développement des infrastructures ; le renforcement du rôle des IED dans la transformation structurelle de l'économie des pays en développement sans littoral ; l'amélioration de la connectivité des transports dans ces pays.

101. La session dédiée aux pays en développement sans littoral organisée en marge du Forum mondial pour le développement des exportations en 2023 a permis de mettre en évidence des priorités importantes pour ces pays, dont : l'investissement dans les infrastructures physiques et immatérielles ; la promotion du transport transfrontière et la facilitation de la logistique dans la perspective d'opérations frontalières résilientes ; l'intensification de la numérisation pour des passages aux frontières sans heurt, sans contact et sans papier ; l'appui au renforcement des capacités visant à consolider les compétences numériques ; l'approfondissement de la coopération régionale ; la mise en place d'options de financement des échanges commerciaux plus importantes et accessibles pour les pays en développement sans littoral ; des mesures de facilitation du commerce tenant compte des questions de genre ; l'augmentation du commerce électronique et du courtage électronique ; la création d'un environnement politique propice à la numérisation.

102. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a réuni les coordonnatrices et coordonnateurs nationaux pour les pays en développement sans littoral, afin de discuter des éventuelles priorités du prochain programme d'action. Ils ont notamment mis l'accent sur les priorités suivantes : l'augmentation des investissements dans le développement d'infrastructures durables et résilientes pour améliorer la connectivité dans les domaines des transports, de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication ; l'augmentation du renforcement des capacités de développement de projets pouvant être financés ; l'amélioration de la facilitation du commerce ; la transformation numérique ;

l'accroissement de la diversification ; l'amélioration de la transformation structurelle ; l'amélioration de la gouvernance ; la restauration de la sécurité et de la paix ; le renforcement de la résilience face aux changements climatiques ; la soutenabilité de la dette ; l'augmentation des moyens de mise en œuvre, quelle qu'en soit la provenance.

VI. Conclusions et recommandations

103. Au cours de la période de mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, certains domaines ont enregistré des progrès tangibles, tandis que d'autres n'ont connu que des avancées limitées. La mise en œuvre du Programme d'action s'est heurtée à de nombreuses difficultés, dont, entre autres, le manque de ressources financières et humaines pour la mise en œuvre du Programme d'action ; le grave déficit de financement des infrastructures ; le mauvais entretien des infrastructures existantes ; le manque de capacité à concevoir des projets pouvant être financés ; les conflits et la fragilité de certains pays en développement sans littoral qui ont affecté la mise en œuvre des projets d'infrastructure régionaux ; le risque croissant de surendettement ; le faible taux d'application des mesures de facilitation du commerce ; la méconnaissance des instruments juridiques qui contribuent à l'amélioration du transit.

104. Les crises parallèles que constituent la pandémie de COVID-19, les changements climatiques et les répercussions mondiales de la guerre en Ukraine ont accentué les vulnérabilités des pays en développement sans littoral. L'autre principal obstacle auquel se heurtent les pays en développement sans littoral réside dans le fait qu'ils n'ont pas les moyens de collecter régulièrement des données fiables qui leur permettraient d'élaborer leurs politiques en connaissance de cause et d'y donner suite, en particulier en ce qui concerne les infrastructures de transport, les coûts du commerce et les mesures de facilitation du transit et des échanges commerciaux. Parmi les autres difficultés rencontrées au niveau national figurent le manque de coordination, l'absence de ressources financières adéquates affectées aux infrastructures de liaison avec les pays de transit et l'incapacité à concevoir des projets d'infrastructure viables sur le plan financier.

105. La troisième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral offre une occasion unique de tracer la voie vers un développement durable pour les pays en développement sans littoral afin de s'assurer qu'ils ne soient pas plus encore laissés pour compte. Les travaux inachevés du Programme d'action de Vienne doivent être menés à bien. On trouvera ci-dessous quelques recommandations clés à prendre en considération pour le nouveau programme d'action.

106. Il demeure indispensable de développer et d'entretenir les infrastructures afin d'améliorer le transit. Il est vital de mobiliser des financements supplémentaires pour accroître les investissements dans le développement et l'entretien d'infrastructures résilientes et durables.

107. Il est fondamental de développer des couloirs de transport internationaux pour promouvoir la connectivité régionale des pays en développement sans littoral. Il est vital de promouvoir la sécurité du transit.

108. Il est nécessaire d'investir davantage, tant en quantité qu'en qualité, dans des infrastructures informatiques robustes dans les pays en développement sans littoral, telles que la connectivité à large bande et les systèmes numériques de facilitation du commerce.

109. Il convient d'intensifier les progrès réalisés en matière d'accès à l'énergie durable.

110. Il est essentiel de renforcer les capacités de production des pays en développement sans littoral, de promouvoir la création de valeur ajoutée et la diversification des exportations et de progresser dans les chaînes de valeur mondiales pour accroître leur potentiel commercial. Les efforts des pays en développement sans littoral doivent être soutenus par des systèmes commerciaux et financiers multilatéraux favorables.

111. En coopération avec les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit doivent continuer à élaborer et à appliquer des mesures de facilitation des échanges afin de simplifier les opérations de franchissement des frontières, de mettre en œuvre des systèmes communs de gestion des frontières et d'harmoniser les règles, procédures et documents douaniers et autres relatifs au passage des frontières, en vue d'assurer un commerce transfrontalier plus rapide et moins coûteux. Il sera également nécessaire d'automatiser les processus frontaliers et de s'adapter aux technologies émergentes pour assurer un passage des frontières sans heurts, sans contact et sans papier.

112. Pour faciliter l'obtention d'une aide au titre de l'Accord sur la facilitation des échanges, les pays en développement sans littoral doivent indiquer leurs besoins en matière de capacité au regard des mesures notifiées dans la catégorie C.

113. Il est nécessaire de promouvoir un soutien accru au renforcement des capacités nécessaires à la mise en place d'infrastructures numériques et à l'adoption de mesures d'accompagnement du commerce électronique et de l'économie numérique, afin d'aider les pays en développement sans littoral à s'intégrer dans le commerce mondial.

114. Il est nécessaire de promouvoir une transformation structurelle renforcée, notamment par une intensification de l'industrialisation et une plus grande utilisation de la science, de l'innovation et de la technologie.

115. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins pourraient favoriser l'intégration régionale, notamment au moyen de projets conjoints axés sur les infrastructures régionales, la facilitation du commerce et des transports et d'autres domaines.

116. Pour renforcer la mobilisation des ressources nationales, il est essentiel que les pays en développement sans littoral poursuivent leurs efforts, notamment en matière de réforme du système fiscal et d'élargissement de l'assiette de revenus.

117. Les pays en développement sans littoral pourraient également explorer des mécanismes de financement nouveaux et innovants pour lever des capitaux, y compris en accédant aux fonds climatiques mondiaux et en mobilisant des ressources par l'émission d'obligations vertes et d'autres instruments. Ils pourraient également chercher à participer davantage à la coopération Sud-Sud et à la coopération triangulaire.

118. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à promouvoir un environnement propice pour attirer et conserver les investissements étrangers directs et renforcer la compétitivité, notamment en mettant en place des institutions fiables et transparentes, des cadres réglementaires efficaces et une stabilité macroéconomique et politique globale.

119. Les partenaires de développement sont appelés à respecter l'objectif de consacrer 0,7 % de leur revenu national brut à l'aide publique au développement et à la rendre prévisible.

120. Les banques de développement multilatérales et régionales devraient mettre en place des financements consacrés aux infrastructures des pays en développement sans littoral et aider ces pays et les pays en développement de transit à concevoir des projets d'infrastructure et de transport susceptibles de recevoir le soutien des banques, réalisables, financièrement viables et respectueux de l'environnement.

121. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'un soutien à la fois à court et à long terme dans le domaine de la soutenabilité de la dette, tel que des interventions judicieuses d'allègement de la dette, en combinant des moratoires, des reprofilages et des restructurations à des mesures globales à plus long terme.

122. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'aide pour renforcer leur résilience dans le cadre du relèvement après la pandémie de COVID-19 et de l'adaptation aux changements climatiques et de l'atténuation de leurs effets. Cela passe notamment par une augmentation du financement de l'action climatique, une meilleure préparation aux catastrophes et une amélioration des systèmes d'alerte et d'action rapides.

123. Il est essentiel de renforcer les systèmes statistiques nationaux des pays en développement sans littoral pour leur permettre d'améliorer la production régulière de données et d'analyses statistiques, en particulier en ce qui concerne les indicateurs qui peuvent être utilisés pour suivre et évaluer les progrès du nouveau programme d'action.

124. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'une plus grande assistance technique et d'un soutien au développement des capacités dans plusieurs domaines, notamment en vue de ce qui suit : adhérer effectivement aux accords régionaux pertinents, les ratifier et les mettre en œuvre ; élaborer des projets susceptibles de recevoir le soutien des banques ; mettre en œuvre des politiques industrielles efficaces et ciblées qui favorisent la création de valeur ajoutée ; industrialiser l'agriculture et diversifier leur base de production et d'exportation ; promouvoir l'innovation et utiliser davantage les technologies et mieux les adapter ; renforcer la mobilisation des ressources nationales et prévenir et combattre les flux financiers illicites ; créer un environnement propice aux investissements.

125. Il sera essentiel de mieux intégrer le nouveau programme d'action dans les stratégies et programmes de développement aux niveaux national et régional pour garantir sa mise en œuvre.

126. Une nouvelle feuille de route est nécessaire pour accélérer la mise en œuvre du nouveau programme d'action.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1

Croissance du produit intérieur brut, aide publique au développement, flux d'investissements étrangers directs et encours de la dette extérieure

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Croissance du PIB (en pourcentage)</i>		<i>Aide publique nette au développement (prix constants de 2020, milliards de dollars des États-Unis)</i>		<i>Flux d'investissements étrangers directs (en millions de dollars des États-Unis)</i>		<i>Encours de la dette extérieure (en pourcentage du revenu national brut)</i>	
	2014	2022	2014	2021	2014	2021	2014	2021
Afghanistan	2,7	–	4,89	4,40	44	21	12,34	–
Arménie	3,6	12,60	0,25	0,15	407	379	70,52	102,59
Azerbaïdjan	2,8	4,65	0,20	0,00	4 430	(1 708)	16,55	27,47
Bhoutan	5,8	4,33	0,12	0,12	22	2	103,90	–
Bolivie (État plurinational de)	5,5	3,20	0,64	0,48	657	594	28,39	40,56
Botswana	5,7	6,43	0,10	0,09	515	55	16,46	11,90
Burkina Faso	4,3	2,47	1,09	1,50	356	137	77,21	55,01
Burundi	4,2	1,83	0,49	0,56	47	8	25,58	33,21
Eswatini	0,9	0,47	0,09	0,12	26	126	12,67	25,32
Éthiopie	10,3	6,36	3,45	3,76	1 855	4 259	30,55	27,11
Kazakhstan	4,2	3,21	0,08	0,05	8 489	3 172	79,50	95,90
Kirghizistan	4,0	7,00	0,53	0,45	348	248	101,79	115,81
Lesotho	1,7	2,09	0,11	0,17	95	27	33,54	63,92
Macédoine du Nord	3,6	2,22	0,20	0,32	273	606	64,87	82,01
Malawi	5,6	0,80	0,89	1,09	387	50	28,31	25,69
Mali	7,1	3,70	1,17	1,33	144	660	25,19	34,77
Mongolie	7,9	4,85	0,31	0,27	338	2 140	188,74	260,65
Népal	6,0	5,84	0,83	1,48	30	196	17,26	24,27
Niger	6,6	11,11	0,88	1,68	823	755	17,64	32,82
Ouganda	5,1	4,93	1,60	2,38	1 059	1 142	27,15	48,33
Ouzbékistan	6,9	5,67	0,31	1,11	809	2 044	14,71	56,16
Paraguay	5,3	0,20	0,06	0,17	412	122	42,36	56,16
République centrafricaine	0,1	0,38	0,58	0,62	3	30	34,56	41,49
République de Moldova	5,0	(5,58)	0,50	0,56	341	264	56,63	66,08
République démocratique populaire lao	7,6	2,25	0,45	0,54	868	1 072	75,95	97,16
Rwanda	6,2	6,76	1,00	1,25	459	212	36,17	82,94
Soudan du Sud	3,4	6,55	1,92	1,98	44	68	–	–
Tadjikistan	6,7	8,00	0,34	0,52	451	84	45,36	66,68
Tchad	6,9	2,49	0,38	0,68	(676)	562	27,93	34,56
Turkménistan	10,3	1,79	0,03	0,03	3 830	1 453	18,59	–
Zambie	4,7	3,44	0,97	1,02	1 489	(457)	34,57	124,71
Zimbabwe	1,5	3,03	0,73	0,92	545	166	43,64	53,75
Total/moyenne	3,11	2,32	0,79	0,93	903,68	577,69	45,43	57,65

Source : Groupe de la Banque mondiale, Organisation de coopération et de développement économiques, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et Fonds monétaire international.

Abréviation : PIB = produit intérieur brut.

Tableau 2
Exportations de marchandises et valeur ajoutée manufacturière

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Exportations de marchandises (en prix courants, en milliards de dollars des États-Unis)</i>		<i>Part des exportations de marchandises dans les exportations mondiales de marchandises (en pourcentage)</i>		<i>Valeur ajoutée manufacturière (en pourcentage du PIB)</i>	
	2014	2022	2014	2022	2014	2021
Afghanistan	0,57	0,88	0,003	0,004	11,5	9,1
Arménie	1,52	5,36	0,008	0,021	9,7	11,4
Azerbaïdjan	28,26	41,79	0,148	0,167	4,7	6,8
Bhoutan	0,58	0,72	0,003	0,003	8,3	5,9
Bolivie (État plurinational de)	12,30	13,65	0,064	0,055	9,7	10,7
Botswana	8,51	8,30	0,045	0,033	7,8	5,6
Burkina Faso	2,45	4,52	0,013	0,018	11,0	9,5
Burundi	0,13	0,18	0,001	0,001	10,1	–
Eswatini	2,00	2,08	0,010	0,008	30,6	26,7
Éthiopie	3,28	3,94	0,017	0,016	4,0	4,6
Kazakhstan	79,46	84,66	0,416	0,338	10,3	13,6
Kirghizistan	1,90	2,19	0,010	0,009	13,7	13,5
Lesotho	0,83	1,12	0,004	0,004	12,3	15,1
Macédoine du Nord	4,97	8,73	0,026	0,035	11,0	12,7
Malawi	1,37	0,95	0,007	0,004	9,5	–
Mali	2,78	5,29	0,015	0,021	7,0	6,7
Mongolie	5,78	12,54	0,030	0,050	8,8	7,1
Népal	0,89	1,29	0,005	0,005	5,6	4,7
Niger	1,45	1,24	0,008	0,005	8,5	7,6
Ouganda	2,26	3,97	0,012	0,016	15,5	16,4
Ouzbékistan	11,50	15,35	0,060	0,061	12,7	20,0
Paraguay	9,64	9,96	0,050	0,040	18,8	19,7
République centrafricaine	0,10	0,14	0,001	0,001	17,4	17,5
République de Moldova	2,34	4,34	0,012	0,017	11,6	9,4
République démocratique populaire lao	2,66	7,91	0,014	0,032	8,4	8,7
Rwanda	0,72	2,11	0,004	0,008	6,8	9,2
Soudan du Sud	–	–	–	–	2,7	–
Tadjikistan	0,98	2,14	0,005	0,009	7,6	–
Tchad	4,19	3,30	0,022	0,013	2,7	–
Turkménistan	17,50	11,70	0,092	0,047	–	–
Zambie	9,69	11,65	0,051	0,047	6,8	9,4
Zimbabwe	3,87	6,59	0,020	0,026	12,6	12,4
Total/moyenne	224,47	278,58	1,176	1,113	11,78	11,71

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Organisation des Nations Unies pour le développement industriel et Groupe de la Banque mondiale.

Abréviation : PIB = produit intérieur brut.