



# Assemblée générale

Distr. générale  
22 août 2005  
Français  
Original: anglais

## Soixantième session

Point 57 b) de l'ordre du jour provisoire\*

**Groupes de pays en situation particulière :  
mesures spécifiques répondant aux besoins  
et problèmes particuliers des pays en développement  
sans littoral : résultats de la Conférence ministérielle  
internationale des pays en développement sans littoral  
et de transit, des pays donateurs et des organismes  
internationaux de financement et de développement  
sur la coopération en matière de transport en transit**

### **Application du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit**

#### **Rapport du Secrétaire général**

##### *Résumé*

Le présent rapport fait suite à la résolution 59/245 de l'Assemblée générale en date du 22 décembre 2004, dans laquelle l'Assemblée a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit. À cet égard, le Secrétariat de l'ONU a demandé aux États Membres, aux organismes des Nations Unies et aux organisations internationales de lui fournir des informations concernant les activités qu'ils ont entreprises pour appliquer le Programme d'action d'Almaty. Le rapport rend compte, au moyen des données ainsi reçues, des activités entreprises par les différentes parties intéressées.

\* A/60/150.



## I. Introduction

1. Ceux des pays en développement qui sont sans littoral sont aussi en général les plus pauvres, avec un taux de croissance et un niveau de développement social parmi les plus faibles (voir tableau 1). Le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) par habitant du groupe des pays en développement sans littoral est passé de 2,2 % en 2002 à 1,5 % en 2003 (moyenne pondérée par la taille de la population) (voir tableau 2). Le faible rendement des investissements et la croissance lente des exportations ont été les principales causes de l'endettement ingérable de ces pays, qui ont enregistré en 2003 un ratio dette/exportations de 221 % et un ratio dette/PIB de 67 % contre 106 % et 36 % respectivement enregistrés par l'ensemble des pays en développement dans la même année (voir tableaux 3 et 4). À la mi-mars 2005, six pays en développement sans littoral ont atteint le point d'achèvement et quatre le point de décision de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international (FMI), se qualifiant ainsi pour une réduction de leur dette. En 2003, les 31 pays en développement sans littoral ont attiré en tout environ 8 milliards de dollars d'investissements étrangers directs, soit 1,4 % des flux financiers enregistrés à l'échelle mondiale. Il conviendrait de noter toutefois que plus de 65 % des nouveaux investissements dans les pays en développement sans littoral sont allés à l'Azerbaïdjan et au Kazakhstan, pays riches en énergie. On trouvera dans les tableaux 5 et 6 des données sur la structure des exportations des pays en développement sans littoral, par principale catégorie de produits et par principale région de destination, respectivement.

Tableau 1  
Indicateurs de développement des pays en développement sans littoral mesurés l'an dernier

	Superficie (milliers de kilomètres carrés)	Population (millions)	Espérance de vie à la naissance, total (années)	Population urbaine (pourcentage par rapport à la population totale)	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Nombre de départs d'avions	Transport aérien, fret (millions de tonnes par kilomètre)	Transport aérien, nombre de passagers	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)
Afghanistan	652,1	..	..	..	21 000	13,3	..	3 400	7,8	149 700	1 200	387
Arménie	29,8	3,1	75	67	8 431	96,8	711	3 800	5,0	366 600	..	1 871
Azerbaïdjan	86,6	8,2	65	52	28 030	92,4	2 122	9 200	67,1	683 700	..	5 969
Bhoutan	47,0	0,9	64	8	4 007	60,7	..	1 900	0,2	36 400	..	..
Bolivie	1 098,6	8,8	64	64	60 282	6,6	3 698	28 900	24,5	1 768 300	10 000	9 200
Botswana	581,7	1,7	38	50	10 217	55	888	7 500	0,3	183 200	..	..
Burkina Faso	274,0	12,1	43	18	12 506	16	622	1 300	0	54 500	..	..
Burundi	27,8	7,2	42	10	14 480	..	..	1 400	..	..	..	..
Éthiopie	1 104,3	68,6	42	17	33 297	12	681	27 200	93,5	1 147 300	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,7	2,1	74	60	8 684	63,8	699	2 300	0,1	201 000	..	388
Kazakhstan	2 724,9	14,9	61	56	82 980	93,9	13 597	19 600	20,8	1 009 700	4 000	21 733
Kirghizistan	199,9	5,1	65	34	18 500	91,1	417	4 800	4,8	205 600	600	380
Lesotho	30,4	1,8	37	30	5 940	18,3	..	200	..	..	..	..
Malawi	118,5	11,0	38	16	28 400	18,5	797	4 900	1,2	108 900	700	..
Mali	1 240,2	11,7	41	32	15 100	12,1	733	700	7,4	46 400	1 815	..
Mongolie	1 566,5	2,5	66	57	49 250	3,5	1 810	7 400	7,6	294 900	580	..
Népal	147,2	24,7	60	13	15 308	30,8	59	13 000	18,9	625 400	..	..
Niger	1 267,0	11,8	46	22	10 100	7,9	..	700	7,4	46 400	300	..
Ouganda	241,0	25,3	43	15	27 000	6,7	259	300	23,4	39 700	300	..
Ouzbékistan	447,4	25,6	67	37	81 600	87,3	4 126	22 300	71,0	1 465 800	1 100	10 051
Paraguay	406,8	5,6	71	58	29 500	50,8	441	10 800	0,0	313 000	3 100	..
République centrafricaine	623,0	3,9	42	43	23 810	2,7	..	700	7,4	46 400	2 800	..
République démocratique populaire lao	236,8	5,7	55	21	21 716	44,5	..	7 100	1,9	218 700	4 600	540

	Superficie (milliers de kilomètres carrés)	Population (millions)	Espérance de vie à la naissance, total (années)	Population urbaine (pourcentage par rapport à la population totale)	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Nombre de départs d'avions	Transport aérien, fret (millions de tonnes par kilomètre)	Transport aérien, nombre de passagers	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)
République de Moldova	33,8	4,2	64	42	12 719	86,3	1 120	4 300	0,5	179 100	424	606
Rwanda	26,3	8,4	40	7	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Swaziland	17,4	1,1	43	27	3 107	..	301	2 400	0,3	89 500	..	..
Tadjikistan	143,1	6,3	66	28	27 767	82,7	617	7 200	6,8	412 700	200	579
Tchad	1 284,0	8,6	48	25	33 400	0,8	..	700	7,4	46 400	..	205
Turkménistan	488,1	4,9	64	45	24 000	81,2	2 523	24 500	13,6	1 411 900	1 300	7 944
Zambie	752,6	10,4	36	40	91 440	22	1 273	5 200	0	51 000	2 250	771
Zimbabwe	390,8	13,1	39	37	18 338	47,4	3 077	4 000	18,5	200 900	..	261
<b>Total</b>	<b>16 313,3</b>	<b>319,1</b>	<b>49</b>	<b>28</b>	<b>832 909</b>	<b>42,3</b>	<b>40 571</b>	<b>219 100</b>	<b>379,7</b>	<b>10 978 300</b>	<b>35 269</b>	<b>60 885</b>

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial 2005*; et Central Intelligence Agency, *World Factbook 2005* (oléoducs et voies navigables).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2

**PIB par habitant, croissance du PIB par habitant et flux d'investissements étrangers directs  
dans les pays en développement sans littoral et de transit et dans l'ensemble des pays en développement**

	<i>PIB par habitant (dollars É.-U.)</i>				<i>Taux de croissance annuelle du PIB par habitant (pourcentage)</i>				<i>Investissements étrangers directs (millions de dollars É.-U.)</i>			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	614	678	773	884	7,1	10,5	13,9	14,4	124	88	150	155
Azerbaïdjan	655	714	784	865	10,2	9,1	9,7	10,4	130	227	1 392	3 285
Bhoutan	606	630	654	680	3,9	4,0	3,8	3,9	..	..	..	..
Bolivie	1 009	1 004	1 012	1 017	0,3	(0,4)	0,8	0,5	822	832	1 044	160
Botswana	3 135	3 260	3 372	3 532	5,8	4,0	3,4	4,8	57	31	405	86
Burkina Faso	231	238	243	253	(0,9)	3,3	1,9	4,1	23	8	9	11
Burundi	100	101	103	100	(2,8)	1,3	2,5	(3,1)	12	..	..	..
Éthiopie	102	108	109	102	3,5	6,4	0,5	(5,6)	135	20	75	60
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 770	1 683	1 695	1 740	4,1	(4,9)	0,7	2,7	175	442	78	95
Kazakhstan	1 215	1 393	1 533	1 673	11,5	14,6	10,1	9,2	1 283	2 835	2 590	2 068
Kirghizistan	279	291	288	305	4,4	4,5	(1,0)	5,7	(2)	5	5	25
Lesotho	493	504	518	530	0,3	2,2	2,9	2,4	31	28	27	42
Malawi	166	154	154	157	(1,0)	(6,9)	(0,3)	2,3	26	19	6	23
Mali	223	245	249	258	0,8	9,4	1,9	3,5	78	104	102	129
Mongolie	395	395	406	424	0,2	0,1	2,9	4,3	54	43	78	132
Népal	238	246	239	241	3,6	3,1	(2,8)	0,8	..	21	2	30
Niger	167	174	174	178	(4,6)	3,8	(0,1)	2,3	9	26	8	31
Ouganda	253	261	271	277	2,3	3,1	3,9	1,9	275	229	249	283
Ouzbékistan	558	574	591	610	2,7	2,9	2,9	3,1	75	83	65	70
Paraguay	1 465	1 471	1 405	1 407	(2,5)	0,4	(4,4)	0,1	104	85	11	82
République centrafricaine	256	257	251	229	1,1	0,2	(2,2)	(8,8)	..	5	6	4
République démocratique populaire lao	324	335	343	352	3,4	3,3	2,6	2,6	34	24	25	19
République de Moldova	301	320	346	370	2,3	6,3	8,2	6,7	134	146	117	58
Rwanda	235	244	259	260	3,0	3,7	6,3	0,3	8	4	7	5
Swaziland	1 336	1 330	1 350	1 358	(0,5)	(0,4)	1,5	0,6	91	51	47	44

	PIB par habitant (dollars É.-U.)				Taux de croissance annuelle du PIB par habitant (pourcentage)				Investissements étrangers directs (millions de dollars É.-U.)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Tadjikistan	160	175	190	208	7,7	9,6	8,5	9,5	24	9	36	32
Tchad	177	189	201	218	(3,6)	6,7	6,7	8,2	116	453	1 030	837
Turkménistan	614	728	859	989	16,6	18,5	18,0	15,2	126	170	100	100
Zambie	328	337	342	354	1,5	3,0	1,6	3,5	122	72	82	100
Zimbabwe	570	513	479	..	(6,7)	(9,8)	(6,7)	..	23	4	26	20
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>474</b>	<b>485</b>	<b>498</b>	<b>495</b>	<b>2,3</b>	<b>3,4</b>	<b>2,2</b>	<b>1,5</b>	<b>4 087</b>	<b>6 064</b>	<b>7 772</b>	<b>7 987</b>
<b>Pays en développement de transit</b>	<b>966</b>	<b>983</b>	<b>1 010</b>	<b>1 061</b>	<b>4,1</b>	<b>3,6</b>	<b>4,0</b>	<b>6,2</b>	<b>103 233</b>	<b>102 821</b>	<b>88 713</b>	<b>84 558</b>
<b>Pays en développement</b>	<b>1 199</b>	<b>1 216</b>	<b>1 241</b>	<b>1 289</b>	<b>3,8</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>	<b>3,9</b>	<b>249 764</b>	<b>215 542</b>	<b>152 495</b>	<b>165 130</b>

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial 2005* (PIB par habitant); et CNUCED, *Manuel de statistique, 2004* (flux d'investissements étrangers directs).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 3

**Versements d'aide publique au développement et niveau d'endettement enregistrés dans les pays en développement sans littoral et de transit et dans l'ensemble des pays en développement de 2000 à 2003**

	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>				<i>Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)</i>	<i>Ratio dette/exportations (pourcentage)</i>				<i>Ratio dette/PIB (pourcentage)</i>			
	2000	2001	2002	2003	2002	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afghanistan	141	408	1 285	1 533	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	216	198	293	247	11,95	312	277	206	166	48	45	44	40
Azerbaïdjan	139	232	349	297	5,97	73	55	68	65	24	22	24	24
Bhoutan	53	61	73	77	13,72	198	250	350	391	42	50	63	61
Bolivie	475	735	681	930	8,97	470	365	385	361	69	58	64	72
Botswana	31	29	38	30	0,75	17	16	19	17	9	8	9	7
Burkina Faso	336	392	473	451	14,79	697	658	688	566	56	55	51	44
Burundi	93	137	172	224	24,19	2 206	2 743	4 014	3 447	163	155	192	220
Éthiopie	693	1 116	1 307	1 504	21,71	1 128	1 259	1 357	1 159	84	88	108	108
Ex-République yougoslave de Macédoine	252	248	276	234	7,33	110	127	150	136	41	43	44	39
Kazakhstan	189	148	188	268	0,80	141	172	178	177	68	67	70	77
Kirghizistan	215	189	186	198	12,05	362	361	381	347	133	113	115	106
Lesotho	37	56	76	79	8,73	305	212	180	148	78	78	89	62
Malawi	446	404	377	498	20,23	717	580	716	645	159	153	155	183
Mali	360	354	467	528	15,04	541	402	320	336	123	111	85	72
Mongolie	217	212	208	247	18,62	192	198	231	278	95	87	93	116
Népal	390	394	365	467	6,66	354	369	523	491	52	49	53	56
Niger	211	257	298	453	13,84	596	584	645	624	94	82	83	77
Ouganda	819	793	638	959	11,23	760	818	901	810	59	66	68	72
Ouzbékistan	186	153	189	194	1,98	142	148	160	135	33	42	49	50
Paraguay	82	61	57	51	1,01	357	285	254	216	40	41	53	53
République centrafricaine	75	67	60	50	5,75	533	579	724	1 544	90	85	102	111
République démocratique populaire lao	282	245	278	299	16,22	758	754	894	753	146	143	155	183
République de Moldova	123	122	142	117	7,82	360	288	273	217	131	111	109	97
Rwanda	322	299	355	332	20,50	2 448	1 512	2 566	2 800	70	75	84	94

	Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)				Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)	Ratio dette/exportations (pourcentage)				Ratio dette/PIB (pourcentage)			
	2000	2001	2002	2003	2002	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Swaziland	13	29	22	27	1,82	33	29	36	35	21	24	29	22
Tadjikistan	125	170	168	144	14,82	133	162	176	140	104	97	92	75
Tchad	131	187	229	247	11,62	612	586	695	498	81	66	64	57
Turkménistan	32	72	41	27	0,89	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambie	795	349	641	560	18,09	860	576	643	624	177	156	162	148
Zimbabwe	178	164	201	186	..	198	297	167	189	53	40	22	..
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>7 655</b>	<b>8 283</b>	<b>10 134</b>	<b>11 458</b>	<b>7,56</b>	<b>225</b>	<b>231</b>	<b>238</b>	<b>221</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>59</b>	<b>67</b>
<b>Pays en développement de transit</b>	<b>15 796</b>	<b>15 734</b>	<b>19 954</b>	<b>21 476</b>	<b>0,60</b>	<b>173</b>	<b>169</b>	<b>155</b>	<b>131</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>35</b>	<b>32</b>
<b>Pays en développement</b>	<b>50 327</b>	<b>52 153</b>	<b>60 479</b>	<b>70 087</b>	<b>1,16</b>	<b>112</b>	<b>118</b>	<b>115</b>	<b>106</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>37</b>	<b>36</b>

Sources : OCDE, annexe statistique de *Coopération pour le développement, Rapport 2004* (versements nets d'APD, ratio APD/RNB); CNUCED, *Manuel de statistique, 2004* (exportations); et Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial 2005* (dette extérieure, PIB).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.



Tableau 4  
**Exportations et importations des pays en développement sans littoral et de transit  
 et de l'ensemble des pays en développement, de 2000 à 2003**

	<i>Exportations</i>								<i>Importations</i>							
	<i>En millions de dollars des États-Unis</i>				<i>Pourcentage par rapport au PIB</i>				<i>En millions de dollars des États-Unis</i>				<i>Pourcentage par rapport au PIB</i>			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
Afghanistan	186	113	101	204	6,9	4,2	2,5	4,3	550	551	950	1 236	20,4	20,6	23,7	26,3
Arménie	294	343	507	678	15,4	16,2	21,3	24,2	882	874	991	1 269	46,1	41,3	41,7	45,2
Azerbaïdjan	1 745	2 314	2 168	2 592	33,1	40,5	34,8	36,3	1 172	1 431	1 500	2 626	22,2	25,1	24,1	36,8
Bhoutan	103	106	108	108	21,1	19,8	17,9	15,5	203	191	165	171	41,6	35,7	27,3	24,6
Bolivie	1 230	1 285	1 299	1 573	14,7	16,0	16,7	20,0	1 830	1 708	1 770	1 613	21,8	21,3	22,7	20,5
Botswana	2 712	2 449	2 510	3 037	51,6	47,2	46,5	40,3	2 469	1 809	1 950	2 182	47,0	34,9	36,2	29,0
Burkina Faso	209	234	237	326	8,0	8,3	7,4	7,8	611	656	739	855	23,5	23,3	23,1	20,4
Burundi	50	39	30	38	7,4	5,7	4,8	6,4	148	139	129	157	21,8	20,2	20,5	26,4
Éthiopie	486	455	480	617	7,4	7,0	7,9	9,3	1 262	1 815	1 666	2 665	19,3	27,9	27,5	40,1
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 319	1 154	1 112	1 351	36,8	33,6	29,3	29,0	2 085	1 676	1 928	2 241	58,1	48,8	50,9	48,0
Kazakhstan	8 812	8 639	9 709	12 900	48,2	39,0	39,4	43,4	5 040	6 446	6 584	8 327	27,6	29,1	26,7	28,0
Kirghizistan	505	476	486	582	36,9	31,2	30,3	30,5	554	467	587	717	40,4	30,6	36,6	37,6
Lesotho	220	282	365	477	25,6	36,7	49,5	41,9	728	681	785	1 021	84,7	88,7	106,5	89,6
Malawi	379	449	407	486	22,2	26,3	21,6	28,4	532	563	695	647	31,2	33,0	37,0	37,8
Mali	551	725	885	930	22,7	27,6	26,5	21,5	592	735	745	1 130	24,4	27,9	22,3	26,1
Mongolie	466	448	448	529	49,2	44,1	40,1	41,5	615	630	680	777	65,0	62,0	60,8	61,0
Népal	804	737	568	662	14,6	13,2	10,2	11,3	1 573	1 473	1 419	1 754	28,6	26,4	25,5	30,0
Niger	283	272	279	339	15,7	14,0	12,9	12,4	393	370	400	551	21,9	19,0	18,4	20,2
Ouganda	460	456	443	562	7,8	8,0	7,6	8,9	1 536	1 594	1 111	1 252	26,1	28,1	19,0	19,9
Ouzbékistan	3 217	3 255	2 965	3 710	23,4	28,5	30,6	37,3	3 247	3 287	2 899	3 585	23,6	28,8	29,9	36,0
Paraguay	869	990	1 164	1 487	11,3	14,5	21,0	24,7	2 050	1 989	2 085	2 528	26,5	29,0	37,6	41,9
République centrafricaine	161	142	147	86	16,9	14,7	14,1	7,2	117	107	120	117	12,3	11,1	11,5	9,8
République démocratique populaire lao	330	331	298	378	19,3	18,9	17,3	17,8	535	528	431	524	31,3	30,2	25,1	24,7

	Exportations								Importations							
	En millions de dollars des États-Unis				Pourcentage par rapport au PIB				En millions de dollars des États-Unis				Pourcentage par rapport au PIB			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
République de Moldova	471	570	660	875	36,5	38,5	39,7	44,6	776	897	1 038	1 351	60,2	60,6	62,5	68,8
Rwanda	52	85	56	55	2,9	5,0	3,3	3,4	211	250	203	210	11,7	14,7	11,9	12,8
Swaziland	910	1 054	937	1 149	65,2	81,6	79,0	62,3	1 046	1 129	983	1 060	74,9	87,4	82,9	57,4
Tadjikistan	780	652	650	832	78,7	59,9	52,6	53,6	696	711	724	1 014	70,2	65,3	58,6	65,3
Tchad	183	189	185	301	13,2	11,3	9,2	11,5	315	679	997	826	22,7	40,7	49,7	31,7
Turkménistan	2 333	1 850	2 016	2 465	81,8	53,7	43,8	39,8	1 014	1 150	1 037	1 242	35,5	33,4	22,5	20,0
Zambie	666	985	930	1 029	20,6	27,1	25,2	23,7	993	1 307	1 253	1 267	30,7	35,9	33,9	29,2
Zimbabwe	1 925	1 207	2 327	2 354	26,7	13,3	13,1	..	1 810	1 739	2 829	3 451	25,1	19,2	15,9	..
<b>Pays en développement sans littoral</b>	<b>32 711</b>	<b>32 286</b>	<b>34 477</b>	<b>42 712</b>	<b>27,1</b>	<b>25,8</b>	<b>24,8</b>	<b>30,2</b>	<b>35 585</b>	<b>37 582</b>	<b>39 393</b>	<b>48 366</b>	<b>29,5</b>	<b>30,1</b>	<b>28,4</b>	<b>34,2</b>
<b>Pays en développement de transit</b>	<b>660 629</b>	<b>670 097</b>	<b>753 602</b>	<b>956 900</b>	<b>19,2</b>	<b>19,7</b>	<b>22,4</b>	<b>24,7</b>	<b>631 135</b>	<b>635 326</b>	<b>689 026</b>	<b>896 134</b>	<b>18,3</b>	<b>18,7</b>	<b>20,5</b>	<b>23,2</b>
<b>Pays en développement</b>	<b>2 034 820</b>	<b>1 908 835</b>	<b>2 038 639</b>	<b>2 410 871</b>	<b>33,3</b>	<b>30,8</b>	<b>32,3</b>	<b>33,8</b>	<b>1 900 383</b>	<b>1 804 472</b>	<b>1 890 493</b>	<b>2 229 506</b>	<b>31,1</b>	<b>29,1</b>	<b>29,9</b>	<b>31,3</b>

Sources : CNUCED, *Manuel de statistique, 2004* (exportations et importations); et Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial 2005* (PIB).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 5  
Structure des exportations des pays en développement sans littoral de 2000 à 2003, par principale catégorie de produits

Année	Par principale catégorie de produits (pourcentage)										
	Total (millions de dollars É.-U.)	Produits de base					Produits manufacturés				Non ventilable
		Denrées alimentaires de tous types	Matières premières agricoles	Combustibles	Minerais et métaux	Produits manufacturés	Produits chimiques	Autres produits manufacturés	Machines et matériel de transport		
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	2003	668	11,8	0,7	2,0	13,5	63,8	0,4	59,8	3,5	8,1
Azerbaïdjan	2003	2 592	4,8	1,5	86,0	2,3	5,2	2,0	1,8	1,4	0,1
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	2003	1 651	29,6	2,0	30,1	17,7	16,1	1,2	11,0	3,9	4,5
Botswana	2001	2 533	3,1	0,5	0,1	5,5	90,6	1,2	86,5	2,9	0,3
Burkina Faso	2002	171	19,4	61,5	–	0,1	18,3	0,6	12,3	5,5	0,7
Burundi	2002	27	81,4	1,3	–	3,0	1,7	–	1,2	0,4	12,6
Éthiopie	2003	513	62,0	25,9	–	0,7	11,4	–	11,3	–	0,1
Ex-République yougoslave de Macédoine	2003	1 363	16,8	1,2	5,4	4,7	71,7	5,1	60,8	5,9	0,2
Kazakhstan	2003	12 927	6,0	1,3	61,2	14,1	16,4	2,0	12,6	1,8	1,1
Kirghizistan	2003	582	8,8	9,6	11,6	3,1	21,6	1,3	13,0	7,3	45,3
Lesotho	2002	358	7,1	5,1	–	0,1	87,4	0,6	81,7	5,1	0,3
Malawi	2002	377	85,1	2,7	–	0,3	11,8	0,9	10,9	0,1	–
Mali	2001	519	1,6	3,7	1,9	0,1	9,2	0,6	1,9	6,7	83,5
Mongolie	2003	616	2,4	9,8	2,3	33,3	29,3	0,1	28,3	0,9	23,0
Népal	2000	709	9,9	0,5	–	0,2	66,7	8,5	57,7	0,5	22,7
Niger	2003	206	30,4	3,6	1,6	55,0	7,9	0,4	6,2	1,2	1,5
Ouganda	2003	165	62,8	22,0	0,1	0,2	8,8	2,0	3,9	3,0	6,0
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Paraguay	2003	1 242	76,9	8,9	–	0,4	13,7	3,2	10,0	0,5	–
République centrafricaine	2001	74	2,7	27,9	0,1	20,2	49	0,8	46,6	1,6	0,1
République démocratique populaire lao	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
République de Moldova	2003	790	58,3	5,0	0,6	2,8	33,3	1,2	26,8	5,2	0,2

<i>Par principale catégorie de produits (pourcentage)</i>											
<i>Année</i>	<i>Total (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Produits de base</i>					<i>Produits manufacturés</i>				<i>Non ventilable</i>
		<i>Denrées alimentaires de tous types</i>	<i>Matières premières agricoles</i>	<i>Combustibles</i>	<i>Minerais et métaux</i>	<i>Produits manufacturés</i>	<i>dont</i>				
							<i>Produits chimiques</i>	<i>Autres produits manufacturés</i>	<i>Machines et matériel de transport</i>		
Rwanda	2003	51	52,3	7,3	6,8	23,3	10,3	0,5	3,2	6,7	–
Swaziland	2002	974	14,6	7,9	0,7	0,2	76,4	47,8	25,0	3,6	0,2
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Tchad	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	2000	2 506	0,3	9,9	91,0	0,4	6,9	0,4	5,8	0,6	1,5
Zambie	2002	930	9,2	2,8	2,1	63,6	19,2	1,0	13,3	4,9	3,1
Zimbabwe	2002	2 327	25,0	10,6	1,1	19,0	34,8	4,1	25,9	4,8	9,5

*Source* : CNUCED, *Manuel de statistique, 2004.*

*Note* : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 6  
**Structure des exportations des pays en développement sans littoral en 2003, par principale région de destination**

(En pourcentage)

	<i>Monde (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Économies développées</i>					<i>Économies en développement</i>						
		<i>Total</i>	<i>Europe</i>	<i>États-Unis d'Amérique et Canada</i>	<i>Japon</i>	<i>Autres</i>	<i>Europe du Sud-Est et CEI</i>	<i>Total</i>	<i>OPEP</i>	<i>Amérique</i>	<i>Afrique</i>	<i>Asie occidentale</i>	<i>Autres régions de l'Asie</i>
Afghanistan	218	54,2	26,9	26,4	0,8	0,1	4,0	41,8	2,5	2,1	2,9	1,7	35,1
Arménie	552	67,0	46,9	6,7	0,4	13,1	21,7	10,9	8,5	0,3	–	8,5	1,2
Azerbaïdjan	1 973	72,3	71,5	0,6	0,1	–	17,9	9,9	2,1	0,2	0,3	7,3	2,0
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	1 593	34,9	21,6	11,6	1,5	0,2	0,1	64,0	12,2	62,4	0,1	–	1,5
Botswana	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Burkina Faso	242	22,5	18,7	0,4	3,5	–	0,1	75,4	1,7	5,5	17,5	1,4	49,5
Burundi	43	69,9	54,7	14,7	0,4	0,1	1,3	25,8	0,2	–	19,2	0,3	6,3
Éthiopie	605	48,7	32,9	5,8	6,8	3,2	0,5	49,0	7,6	–	18,1	10,5	20,3
Ex-République yougoslave de Macédoine	962	80,1	73,3	6,3	0,3	0,2	15,7	4,1	0,5	0,2	0,7	1,8	1,4
Kazakhstan	15 147	37,6	34,0	2,5	0,9	0,1	24,2	36,8	6,4	17,2	0,3	7,2	12,1
Kirghizistan	582	32,1	25,6	6,4	–	–	35,2	32,7	25,2	–	–	27,2	5,5
Lesotho	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Malawi	576	57,8	38,6	13,3	4,4	1,6	5,6	36,3	0,6	0,4	32,4	1,0	2,2
Mali	212	33,0	30,9	1,5	0,1	0,4	0,3	62,9	3,7	0,7	12,9	0,1	49,2
Mongolie	553	39,7	4,3	34,2	1,1	0,1	7,4	52,9	0,3	–	..	0,6	52,2
Népal	651	43,7	15,3	27,1	1,0	0,3	–	54	–	–	–	0,4	53,6
Niger	180	64,6	47,0	0,2	17,2	..	..	35,4	29,2	–	35,2	..	0,2
Ouganda	388	82,4	68,2	9,8	2,4	2,0	1,9	15,7	1,2	0,2	5,3	0,3	9,8
Ouzbékistan	1 914	29,2	20,1	4,6	4,4	0,2	41,5	29,3	2,3	–	0,3	7,4	21,6
Paraguay	1 698	23,8	18,5	3,8	1,5	0,1	0,2	76,0	1,1	61,0	0,7	2,2	2,8
République centrafricaine	120	82,3	79,2	1,5	1,5	–	0,1	17,6	7,0	0,2	5,6	0,9	10,9
République démocratique populaire lao	455	31,7	28,3	1,8	1,5	0,1	0,1	40,9	0,7	0,1	0,1	0,1	40,5
République de Moldova	790	32,0	27,0	4,8	–	0,1	66,0	2,0	–	–	0,1	1,8	0,2
Rwanda	158	13,1	11,2	1,7	0,2	–	4,5	50,2	37,9	–	2,4	0,1	47,7

	Monde (millions de dollars É.-U.)	Économies développées					Économies en développement							
		Total	Europe	États-Unis d'Amérique et Canada	Japon	Autres	Europe du Sud-Est et CEI	Total	OPEP	Amérique	Afrique	Asie occidentale	Autres régions de l'Asie	
Swaziland	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..
Tadjikistan	791	49,9	49,7	0,1	0,1	..	17,6	32,5	6,6	..	–	31,1	1,4	
Tchad	91	77,8	53,3	24,3	–	0,2	0,1	22,1	5,7	0,6	13,7	1,6	6,2	
Turkménistan	3 442	22,3	20,6	1,7	–	..	42,1	27,8	17,5	1,3	–	24,1	2,4	
Zambie	996	24,8	17,2	1,2	6,2	0,2	0,2	75,0	0,1	7,7	48,4	–	18,9	
Zimbabwe	2 721	27,5	20,1	2,3	4,7	0,4	2,0	19,7	0,3	0,5	10,2	0,7	8,3	

Source : CNUCED, *Manuel de statistique, 2004*.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles. CEI = Communauté d'États indépendants; OPEP = Organisation des pays exportateurs de pétrole.

2. La mauvaise santé économique des pays en développement sans littoral dénote l'influence directe et indirecte des facteurs géographiques sur les principales variables macroéconomiques. Leurs échanges par voie maritime dépendent forcément du transit par d'autres pays. Du fait des passages plus fréquents de frontières et de l'éloignement des grands marchés, auxquels s'ajoutent les lourdeurs administratives et une infrastructure insuffisante, les pays en développement sans littoral voient les dépenses totales qu'ils consacrent au transport augmenter considérablement, ce qui les rend moins compétitifs. Selon les données communiquées par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), en 2001, les pays africains sans littoral ont dépensé pour le transport de marchandises l'équivalent de 20,7 % de la valeur de leurs importations, c'est-à-dire quatre fois plus que la moyenne enregistrée par les pays développés (5,1 %) et presque le double de la moyenne établie pour les pays africains en développement (12,7 %). Selon le rapport sur le projet du Millénaire, intitulé *Investir dans le développement : plan pratique pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement*<sup>1</sup>, les facteurs géographiques rendaient plus probable le piège de la pauvreté.

3. Face à ces problèmes, le Programme d'action d'Almaty (Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit<sup>2</sup>) propose des mesures classées dans cinq domaines d'action prioritaire, l'objectif étant de : garantir aux pays en développement sans littoral l'accès aux marchés mondiaux par tous les moyens de transport; diminuer les coûts de transaction afin de rendre leurs exportations plus compétitives; réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; et favoriser l'essor de leurs exportations. Parce qu'il est ciblé et tient autant compte des intérêts des pays en développement sans littoral que de ceux des pays de transit, le Programme d'action n'en est que plus concret et applicable.

4. Au paragraphe 16 de sa résolution 59/245 du 22 décembre 2004, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixantième session, un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty. Pour pouvoir élaborer le présent rapport, on a demandé la contribution des États Membres de l'Organisation des Nations Unies, des organes et organismes des Nations Unies et des organisations internationales, régionales et sous-régionales intéressées. Les données ainsi recueillies ont permis de se faire une idée de leurs activités.

## **II. Mesures expressément prises pour l'application du Programme d'action d'Almaty**

### **Priorité 1 : Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit**

5. Selon le Programme d'action d'Almaty (par. 11), il importe que les pays en développement sans littoral et de transit réexaminent et révisent leurs cadres réglementaires, le cas échéant, afin de renforcer la participation du secteur privé; améliorent la transparence des règlements régissant le transit et le passage des frontières; rationalisent les procédures administratives; et simplifient encore le

contrôle aux frontières et les procédures frontalières. L'importance de la coopération régionale et sous-régionale y est également soulignée. À cet égard, plusieurs faits nouveaux ont été relevés, à commencer par les organisations régionales et sous-régionales africaines qui se sont employées à mettre en place de bons systèmes de transport en transit.

6. L'Azerbaïdjan a introduit des règlements touchant le transit dans son Code national des douanes. Par ailleurs, grâce à la pleine application de l'Accord multilatéral de base sur les transports internationaux et sur le développement du couloir de transport Europe-Caucase-Asie<sup>3</sup>, le transit par ce couloir a été, en 2004, 2,5 fois plus important qu'en 1999. L'Azerbaïdjan a adhéré à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers. Le Gouvernement a également pris des mesures pour libéraliser le commerce, y compris en supprimant les autorisations d'exportation, en ramenant les droits de douane entre 0 et 15 % et en assouplissant la réglementation des opérations de change.

7. Par le décret 110 du 4 mai 2004, le Gouvernement chilien a adopté des règlements régissant l'entreposage de marchandises en provenance du Paraguay. Ainsi, les marchandises transitant par le Paraguay ou provenant de ce pays peuvent désormais être stockées en franchise de droit et de tout autre frais pour une durée de 180 jours, durée qui pourrait être prolongée de 90 jours. Parmi les sujets abordés lors des consultations bilatérales ordinaires de haut niveau entre le Chili et la Bolivie figure la question d'un régime de libre transit.

8. Le Gouvernement de la Géorgie s'est employé à mettre en place un bon système de transit pour ses voisins sans littoral. Ainsi, conformément au nouveau Code fiscal géorgien, entré en vigueur en 2005, le droit d'usage des routes a été aboli afin de réduire les coûts de transit des pays sans littoral voisins et d'augmenter le volume de transit.

9. La République islamique d'Iran a adopté une stratégie visant à étendre davantage ses services de transit aux pays voisins sans littoral. Elle a cherché à améliorer le système de transport en transit en rénovant la flotte de transport, en ouvrant d'autres routes de transit, en promouvant la sécurité routière, en simplifiant la documentation et la réglementation, en construisant de nouveaux terminaux frontaliers et en participant activement aux programmes de coopération internationaux et régionaux.

10. Le Kazakhstan a signé ou ratifié l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international<sup>4</sup>, l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes<sup>5</sup>, la Convention sur la circulation routière<sup>6</sup>, la Convention sur la signalisation routière<sup>7</sup>, l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route<sup>8</sup>, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route<sup>9</sup>, la Convention relative à l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure<sup>10</sup>, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR<sup>11</sup>, l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route<sup>12</sup> et l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports<sup>13</sup>. Pour encourager le trafic en transit par son territoire, le Gouvernement kazakh a réduit les frais de transit de 30 à 40 % en 2004, accroissant du même coup de 20 % le volume de transit.



11. Le Gouvernement des Philippines a cherché à appliquer le Programme d'action d'Almaty en tenant compte des orientations de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN). Depuis fin 1998, les pays membres de l'ASEAN ont conclu neuf accords de transport régional sur la reconnaissance mutuelle des certificats d'inspection des véhicules commerciaux; le développement du réseau routier; la facilitation du transit de marchandises (avec cinq protocoles techniques); et la libéralisation du service de fret aérien.

12. Le Groupe de la Banque africaine de développement a appuyé des politiques et stratégies visant à renforcer l'efficacité, la productivité et la capacité des couloirs de transport régional africains, entendant ainsi intensifier le commerce international. Il a financé des projets visant l'harmonisation des politiques et des procédures de transport international, la normalisation des installations et des services et l'exploitation des nouvelles technologies. Il a joué un rôle de premier plan dans l'élaboration et l'application du Plan d'action à court terme pour le développement de l'infrastructure du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD)<sup>14</sup>.

13. La Commission économique pour l'Europe a mis au point un cadre de coopération intergouvernemental et un certain nombre d'instruments pour faciliter et développer le transport international au moyen de procédures frontalières simplifiées et harmonisées. Les résultats les plus importants de ces travaux ont été repris dans les 55 accords et traités internationaux qui ont été élaborés sous les auspices de la Commission et qui définissaient les normes juridiques et techniques internationales régissant le transport routier, ferroviaire, fluvial et combiné.

14. La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a contribué à l'application du Programme d'action d'Almaty dans le cadre de son propre programme de travail et du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. La CEA et le Programme de transport ont été pour beaucoup dans la création du Comité de coordination des transports des Communautés économiques régionales en février 2005. En avril 2004, la CEA, l'Union africaine et le Programme de transport ont organisé ensemble une réunion des ministres du transport et de l'infrastructure des pays d'Afrique, qui devaient définir des objectifs et des indicateurs en matière de transport pour permettre aux États membres d'atteindre les objectifs du Millénaire pour le développement.

15. La CEA, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ont organisé la troisième réunion du Comité de coordination et de suivi de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro concernant la libéralisation du transport aérien en Afrique occidentale et centrale, à Libreville (Gabon) du 29 novembre au 2 décembre 2004. La CEA a souligné les inconvénients des frais de transit élevés, des nombreux barrages routiers et des convois sous escorte douanière dans son *Rapport économique sur l'Afrique : libérer le potentiel commercial de l'Afrique*<sup>15</sup> et dans son étude intitulée *État de l'intégration régionale en Afrique*<sup>16</sup>. Elle a mené une étude sur les meilleures pratiques en matière de commercialisation et de privatisation des transports ferroviaire, aérien, routier et maritime.

16. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a lancé un projet de facilitation du commerce et des transports, dont l'objectif était d'établir un mécanisme consultatif qui permettrait aux principales parties concernées par le commerce et les transports internationaux de s'entendre sur des

mesures de facilitation du commerce. Ce projet concerne le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, l'Ouzbékistan, la République populaire démocratique lao et le Tadjikistan et les pays de transit qui leur sont limitrophes.

17. L'Union internationale des télécommunications (UIT) a entrepris des activités en vue d'ouvrir à tous l'accès aux applications et aux services en ligne, dont des projets d'administration en ligne en Azerbaïdjan, au Kirghizistan et en Ouzbékistan, et des projets de commerce électronique dans de nombreux pays sans littoral. Elle a axé son action sur la création de capacités, y compris l'ouverture de centres de formation à l'Internet pour favoriser l'apprentissage en ligne, et le renforcement des cadres réglementaires et politiques.

18. Pour la Communauté économique des pays des Grands Lacs (CEPGL), le trafic en transit était l'un de ses domaines de coopération prioritaires, sachant que deux de ses pays membres, le Burundi et le Rwanda, étaient sans littoral. Sa politique de transport en transit consistait à établir des systèmes de transport moins coûteux et plus fiables. Elle s'est employée à établir d'autres voies de transit menant jusqu'aux couloirs du Nord et du Centre, empruntés actuellement par les pays des Grands Lacs, et en particulier à ouvrir une route de transit entre Mbarara (Ouganda) et Kigali en passant par Kagitumba (à la frontière entre l'Ouganda et le Rwanda) et Kayonsa. Le couloir multimodal passant par le lac Victoria sera de même relié à ses pays membres, d'une part, par voie ferroviaire entre la gare maritime de Kemondo Bay et Rusumo, et, d'autre part, par voie fluviale entre Kagera et Kagitumba. Les pays de la Communauté ont également financé la mise en place d'un couloir multimodal, comportant une liaison ferroviaire Isaka-Dar es-Salaam-Nyanza et une liaison routière Isaka-Lusahunga-Nyakahura-Ruhigi vers le Burundi et entre Isaka et le Rwanda, en passant par Lusahunga et Rusumo. L'ouverture d'une voie reliant le nord de la République démocratique du Congo à l'océan Atlantique en passant par Bukavu et Kisangani (par voie routière), puis Kinshasa (par voie fluviale) et jusqu'à Matadi (par voie ferroviaire et routière) s'est de même poursuivie.

19. La Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale dispose d'un réseau routier long de 57 538 kilomètres et d'un réseau ferroviaire de 2 552 kilomètres, de 2 350 kilomètres de voies navigables, de neuf ports et de 11 aéroports internationaux. La réduction des coûts de transport en transit était l'objectif principal de la coopération entre les États membres de la Communauté, comptant ainsi accélérer l'intégration de la région dans le système commercial international et dans l'économie mondiale. La Communauté économique et monétaire a appuyé un certain nombre de mesures, dont la promotion des accords internationaux, régionaux et bilatéraux de transit pertinents, la mise en place de comités de facilitation du commerce et des transports nationaux et régionaux et des comités permanents pour la gestion des couloirs de transit, la création de postes frontière adjacents, l'interconnexion des systèmes informatiques des douanes, le transport multimodal et la mise en place d'observatoires du trafic dans les couloirs de transit. Les services de transport routier ont été largement libéralisés.

## **Priorité 2 : Développement et entretien des infrastructures**

20. Le Programme d'action d'Almaty souligne que la faiblesse de l'infrastructure compromet considérablement la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit. La dégradation de l'infrastructure de transport est un problème général.

Il faut disposer d'infrastructures de communication pour connaître à l'avance les services de transport disponibles et assurer un transit rapide et sans heurt. Pour satisfaire ces besoins, il faudrait consentir d'importants investissements au moyen des ressources nationales, de l'aide internationale au développement et de partenariats entre les secteurs public et privé, mais aussi renforcer les capacités, mettre en place des réformes institutionnelles et aménager les politiques.

21. La République islamique d'Iran dispose de plus de 7 000 kilomètres de voies ferrées et de 170 000 kilomètres de routes. En 2004, environ 110 000 camions iraniens ont transporté des marchandises vers des pays de l'Asie centrale et l'Afghanistan. La partie iranienne du réseau de la Route d'Asie s'étend sur environ 11 000 kilomètres. Plus de 3 300 kilomètres de voies ferrées sont en cours de construction.

22. En 2004, le Gouvernement kazakh a alloué environ 42 milliards de tenges au développement de l'infrastructure routière. Dans le cadre du programme de développement routier pour la période allant de 2006 à 2012, il est prévu de construire le couloir Tachkent-Chimkent-Taraz-Almaty-Korgaz, les sections kazakhes des couloirs Almaty-Karaganda-Astana-Petropavlovsk et Astrakhan-Atyrau-Aktau-Turkménistan, ainsi que des sections des couloirs Chimkent-Kyzylorda-Aktobe-Uralsk-Samara et Omsk-Pavlodar-Semipalatinsk-Maikapchagai.

23. Le dixième plan quinquennal du Népal vise à améliorer la connectivité et l'intégration économique dans la sous-région. Des dépôts intérieurs de dédouanement ont été ouverts à la frontière sud du Népal, à Birgunj et Bhairawa, points d'accès aux principales routes. Le Groupe de travail sur les transports du Programme de coopération économique sous-régionale de l'Asie du Sud a indiqué que ces routes constituaient deux des six principaux couloirs de transport sous-régionaux. On a aussi construit un port sec à Kakarvitta, à la frontière est du Népal, ainsi qu'une voie de contournement reliant les ports secs de Birgunj. En 2004, le Népal a été pour la première fois relié au réseau ferroviaire indien. Des enquêtes d'aménagement et d'ingénierie ont été menées afin de réaliser quatre liaisons ferroviaires supplémentaires vers l'Inde : entre New Jalpaiguri et Kakarvitta; Jogbani et Biratnagar; Nautanhawa et Bhairahawa, ainsi que la route de Nepalgunj.

24. Le Gouvernement géorgien a poursuivi ses efforts en vue de remettre en état les routes, et ainsi améliorer les liaisons avec le réseau régional existant. En 2003-2004, plus de 300 kilomètres de routes ont été refaits. Le Gouvernement a décidé de construire le nouveau couloir de transit Erzami-Karsi-Ninocminda-Tsalka-Tbilissi entre 2005 et 2009. Les États-Unis d'Amérique examinent la possibilité de financer la construction de ce couloir dans le cadre du Compte du défi du millénaire.

25. De 2003 à 2006, le Gouvernement chilien allouera environ 30 millions de dollars à l'amélioration des routes 11-CH et A-55 et des principales voies reliant la Bolivie aux ports chiliens d'Arica et d'Iquique. Le Chili a continué de participer à l'Initiative d'intégration des infrastructures régionales en Amérique du Sud afin de développer les couloirs intégrés de transit Interocéanique central et Capricorne et a consenti des investissements dans le cadre du Protocole d'intégration physique du Marché commun sud-américain.

26. Le programme de base de la Banque asiatique de développement pour les États sans littoral de l'Asie centrale a continué de porter notamment sur l'énergie, les transports et la facilitation du commerce. Pour la période allant de 2004 à 2006, le

programme comporte 17 projets et des prêts d'un montant de 399,4 millions de dollars, ainsi que 33 projets d'assistance technique d'un montant de 18,5 millions de dollars. La Banque a notamment accordés des prêts pour les projets ci-après : 15 millions de dollars au Tadjikistan pour la réfection de la route reliant Douchanbé à la frontière avec le Kirghizistan; 37,1 millions de dollars pour la construction de routes en Mongolie afin de compléter le couloir de transport routier nord-sud entre Choyr et la frontière avec la Chine à Zamynd-Uud et d'effectuer la liaison avec les réseaux routiers asiatiques; 32,8 millions de dollars pour la réfection de la route du couloir de transport sud au Kirghizistan; et 18,2 millions de dollars pour la modernisation des douanes et un projet de développement de l'infrastructure du Kirghizistan.

27. La Banque a également approuvé 17 projets d'assistance technique d'un montant de 7 millions de dollars afin de promouvoir le développement à long terme de la sous-région du Grand Mékong. Dans le cadre du programme de coopération économique sous-régionale en Asie du Sud et en Asie centrale, la Banque a aidé le Forum sur les transports et le commerce en Asie centrale et du Sud en participant notamment au développement de couloirs reliant des pays sans littoral aux ports de la mer d'Oman et au golfe Persique à travers l'Afghanistan. Un plan de coopération en matière douanière a été élaboré par le Forum et sera exécuté entre 2005 et 2007. La Banque a annoncé qu'elle contribuerait à la reconstruction de l'Afghanistan pour un montant supérieur à 1,5 milliard de dollars au cours de la période allant de 2002 à 2008. En 2004, elle a approuvé cinq prêts d'un montant total de 205 millions de dollars pour la reconstruction des principales routes afghanes, la réfection des aéroports régionaux et l'appui aux télécommunications.

28. En ce qui concerne le Bangladesh, la Banque a approuvé sept prêts d'un montant total de 249,5 millions de dollars, destinés à cinq projets concernant la facilitation du commerce, notamment à Chittagong Port, et les télécommunications rurales. La Banque a également approuvé six prêts d'un montant de 1,3 milliard de dollars, couvrant cinq projets qui seront exécutés en Inde, notamment pour la réfection de routes nationales et la mise en place d'un système de transport d'électricité entre États.

29. Les engagements de la Banque africaine de développement (BAfD) entre 2002 et 2004 ont notamment porté sur 3,5 millions de dollars pour une initiative de la CEDEAO concernant l'extension des interconnexions des réseaux ferroviaires; 1 050 000 dollars pour la construction de la route Diori-Tiera entre le Burkina Faso et le Niger; 3 730 000 dollars pour un projet d'interconnexion électrique de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC); 2 980 000 dollars pour un projet d'interconnexion électrique entre le Kenya, le Burundi, le Rwanda et la République démocratique du Congo; 22 360 000 dollars pour un projet de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) concernant la route Akatsi-Dodze-Noepe entre le Mali, le Burkina Faso et le Ghana; 2 460 000 dollars pour l'étude du projet ferroviaire Kigali-Isaka entre le Rwanda et la République-Unie de Tanzanie; 56 520 000 dollars pour un projet d'interconnexion électrique entre l'Éthiopie et Djibouti et 53 millions de dollars pour la route Mombassa-Nairobi-Addis-Abeba reliant le Kenya à l'Éthiopie.

30. Les principaux projets d'infrastructure du secteur des transports, qui seront exécutés dans le cadre du Plan d'action à court terme du NEPAD avec un financement de la BAfD concernent : la section Akatsi-Aflao du projet de réfection

de la route Tema-Aflao au Ghana (21 760 000 dollars); l'étude sur l'interconnexion des réseaux ferroviaires de la CEDEAO (3,7 millions de dollars); le projet de réfection de la route Akatsi-Dodze-Noepe entre le Ghana et le Togo (18 830 000 dollars); le projet de réfection de la route Djougou-N'dali entre le Bénin et le Togo (22 360 000 dollars); le programme routier UEMOA/Ghana entre le Mali, le Burkina Faso et le Ghana (100 640 000 dollars); le projet d'infrastructure routière du Ghana pour 2003 : route Nsawam-Apedwa (29,4 millions de dollars) et le projet de couloir routier multinational Mombassa-Nairobi-Addis-Abeba entre le Kenya et l'Éthiopie (53 millions de dollars).

31. Le projet de reconstruction de la route Alat-Kazimagomed en Azerbaïdjan a été achevé en 2004 grâce à un financement du Fonds koweïtien et de la Banque islamique de développement. La réalisation de la liaison ferroviaire transcaucasienne a été financée par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). La reconstruction de l'aéroport international de Nakhchevan a également été achevée en 2004. Un oléoduc, reliant la mer Caspienne à la Méditerranée, qui a coûté 3,6 milliards de dollars, a été inauguré le 25 mai 2005. Il devrait transporter du pétrole brut des champs de la mer Caspienne, au large de Bakou, à Tbilissi en Géorgie et au terminal méditerranéen de Ceyhan en Turquie. L'oléoduc peut transporter 10 millions de barils.

32. Le programme d'assistance technique de l'Organisation maritime internationale (OMI) pour 2004-2005 a porté sur des programmes de formation visant à faire en sorte que les gouvernements des pays en développement soient bien équipés pour s'acquitter intégralement de leurs obligations et contrôler efficacement les activités portuaires. Le programme vise à réduire les accidents de mer, à éliminer la navigation sous-normes et à protéger l'environnement marin. Les autres éléments du programme concernaient l'élaboration de la législation, l'application des règlements, les études techniques et les plans d'action liés aux principaux programmes techniques de l'Organisation. L'OMI a créé des centres régionaux au Kenya, au Ghana et en Côte d'Ivoire afin d'évaluer les besoins et d'organiser des missions consultatives dans les pays africains, y compris dans neuf pays en développement sans littoral.

33. La Commission économique pour l'Afrique a organisé le forum sur l'infrastructure des transports et l'intégration régionale en Afrique centrale du 15 au 18 décembre 2003 à Yaoundé (Cameroun) afin d'adopter un plan directeur de transport sous-régional couvrant le transport ferroviaire, routier, aérien et fluvial. Le plan directeur, qui a été adopté par les chefs d'État et de gouvernement des pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale, accorde la priorité au développement des couloirs de transit.

34. L'Accord intergouvernemental de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) sur la Route d'Asie est entré en vigueur le 4 juillet 2005. Il vise à achever 141 000 kilomètres de routes normalisées à travers 32 pays d'Asie et à réaliser des liaisons avec l'Europe. On s'attache actuellement à élaborer le projet d'accord intergouvernemental sur le réseau ferroviaire transasiatique.

35. Les plans directeurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE) concernant l'autoroute transeuropéenne Nord-Sud, qui ont été élaborés récemment, ont mis à jour les principaux points de blocage, les liaisons manquantes et les autres besoins infrastructurels prioritaires concernant les réseaux routier, ferroviaire et de transport combiné. Deux groupes d'experts gouvernementaux sur les routes et les

chemins de fer, représentant les 21 pays participants d'Europe centrale, de l'Est et du Sud-Est, ont évalué environ 500 projets prioritaires d'infrastructures dont le coût est estimé à 101 milliards d'euros.

36. Les cinq commissions régionales ont conjointement mis en œuvre un projet de renforcement des capacités pour le développement du transport interrégional au cours de la période 2003-2006. L'élément du projet concernant la CEE et la CESAP a surtout été axé sur les liaisons entre l'Europe et l'Asie, notamment à travers les pays en développement sans littoral d'Asie centrale, du Caucase et d'Europe de l'Est. À l'occasion de deux réunions de groupes d'experts, tenues respectivement en mars 2004 à Almaty (Kazakhstan) et en novembre de la même année à Odessa (Ukraine), les représentants des gouvernements de 17 pays de la région eurasiatique sont convenus des principaux éléments d'une stratégie de développement des transports eurasiatiques et des voies prioritaires de transport routier et ferroviaire. Des réunions d'experts se sont également tenues pour se pencher sur les liaisons de transport entre les régions de la CEA, de la CESAP, de la CEE et de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO).

37. L'UEMOA a indiqué que le transport routier demeurait le principal mode de transport dans la région. Celui-ci assure plus de 90 % du commerce dans la sous-région. Les États membres de l'Union ont décidé, dans le cadre du Programme d'action de l'Union sur l'infrastructure et les routes, adopté en 2001, de reconstruire ou de remettre en état 13 300 kilomètres d'infrastructures routières. Le Programme porte notamment sur la réfection du couloir Bamako-Ouagadougou-Accra et prévoit des mesures destinées à faciliter le transport routier et le transit le long des couloirs Bamako-Ouagadougou-Accra et Niamey-Ouagadougou-Accra afin de fournir au Burkina Faso, au Mali et au Niger un accès à la mer à travers les ports du Ghana. Les principaux réseaux ferroviaires des États membres de l'UEMOA ont été construits avant la Première Guerre mondiale. Seulement 14 % de la longueur totale de ces réseaux a été construite après la Deuxième Guerre mondiale. Les travaux de réfection menés au cours des 30 dernières années ont touché moins de 40 % du réseau. Plus de la moitié du réseau est donc très dégradée. La Commission de l'UEMOA a mené une étude sur la faisabilité de l'interconnexion et de la réfection des réseaux ferroviaires dans les États membres.

38. En 2004, les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ont adopté une feuille de route régionale concernant la reconstruction, en 10 ans, d'un réseau routier régional de 18 400 kilomètres. Dans une première étape, des projets pilotes portant sur des couloirs de transit choisis ont été élaborés afin de réaliser les liaisons manquantes.

### **Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce**

39. En mars 2005, 9 des 31 pays en développement sans littoral et 4 des 34 pays en développement de transit n'étaient pas encore membres de l'Organisation mondiale du commerce et ne bénéficiaient donc pas des avantages accordés aux membres et des règles de l'Organisation, notamment le traitement spécial et différencié (voir tableau 7). Le Programme d'action d'Almaty a reconnu que les coûts excessifs du transport en transit constituaient un obstacle important à l'accès aux marchés étrangers. Selon la CNUCED, en 2003, la part des pays en développement sans littoral dans les exportations et importations totales de

marchandises dans le monde est demeurée très faible, n'atteignant que 0,57 et 0,64 % respectivement.

40. Aux termes de l'Accord sur la complémentarité économique n° 22 entre le Chili et la Bolivie, le premier pays a accordé au second un accès préférentiel pour environ 500 lignes tarifaires tandis que le second consentait au premier le même accès pour environ 480 lignes tarifaires. Le traitement préférentiel couvre environ 75 % des échanges commerciaux bilatéraux. Environ 80 % des échanges entre le Chili et le Paraguay sont effectués en franchise de droits grâce à l'Accord sur la complémentarité économique conclu entre le Chili et le Marché commun du Sud (MERCOSUR).

Tableau 7

**Pays en développement sans littoral et de transit  
ayant le statut de membre de l'OMC ou d'observateur auprès de l'OMC**

<i>Pays</i>	<i>Région</i>	<i>Membre (date d'adhésion)</i>	<i>Observateur (date de la demande)</i>
<b>Pays en développement sans littoral</b>			
Afghanistan	Asie	–	21 novembre 2004
Arménie	Europe	5 février 2003	–
Azerbaïdjan	Asie	–	30 juin 1997
Bhoutan	Asie	–	17 septembre 1999
Bolivie	Amérique latine	12 septembre 1995	–
Botswana	Afrique	31 mai 1995	–
Burkina Faso	Afrique	3 juin 1995	–
Burundi	Afrique	23 juillet 1995	–
Éthiopie	Afrique	–	13 janvier 2003
Ex-République yougoslave de Macédoine	Europe	4 avril 2003	–
Kazakhstan	Asie	–	29 janvier 1996
Kirghizistan	Asie	20 décembre 1998	–
Lesotho	Afrique	31 mai 1995	–
Malawi	Afrique	31 mai 1995	–
Mali	Afrique	31 mai 1995	–
Mongolie	Asie	29 janvier 1997	–
Népal	Asie	23 avril 2004	–
Niger	Afrique	13 décembre 1996	–
Ouganda	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–

<i>Pays</i>	<i>Région</i>	<i>Membre (date d'adhésion)</i>	<i>Observateur (date de la demande)</i>
Ouzbékistan	Asie	–	8 décembre 1994
Paraguay	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
République centrafricaine	Afrique	31 mai 1995	–
République démocratique populaire lao	Asie	–	16 juillet 1997
République de Moldova	Europe	26 juillet 2001	–
Rwanda	Afrique	22 mai 1996	–
Swaziland	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Tadjikistan	Asie	–	29 mai 2001
Tchad	Afrique	19 octobre 1996	–
Turkménistan	Asie	–	–
Zambie	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Zimbabwe	Afrique	5 mars 1995	–
<b>Pays en développement de transit</b>			
Afrique du Sud	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Algérie	Afrique	–	3 juin 1987
Angola	Afrique	23 novembre 1996	–
Argentine	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Bangladesh	Asie	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Bénin	Afrique	22 février 1996	–
Brésil	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Cambodge	Asie	13 octobre 2004	–
Cameroun	Afrique	13 décembre 1995	–
Chili	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Chine	Asie	11 décembre 2001	–
Côte d'Ivoire	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Djibouti	Afrique	31 mai 1995	–
Érythrée	Afrique	–	–
Ghana	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Guinée	Afrique	25 octobre 1995	–



<i>Pays</i>	<i>Région</i>	<i>Membre (date d'adhésion)</i>	<i>Observateur (date de la demande)</i>
Inde	Asie	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Iran (République islamique d')	Asie	–	19 juillet 1996
Kenya	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Mozambique	Afrique	26 août 1995	–
Myanmar	Asie	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Namibie	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Nigéria	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Pakistan	Asie	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Pérou	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
République démocratique du Congo	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1997	–
République-Unie de Tanzanie	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Sénégal	Afrique	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Somalie	Afrique	–	–
Thaïlande	Asie	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Togo	Afrique	31 mai 1995	–
Turquie	Asie	26 mars 1995	–
Uruguay	Amérique latine	1 <sup>er</sup> janvier 1995	–
Viet Nam	Asie	–	4 janvier 1995

*Source* : Organisation mondiale du commerce, mai 2005.

41. Comme le prévoit le MERCOSUR, le Gouvernement du Paraguay a créé l'Autorité nationale pour la navigation et les ports. Celle-ci a lancé des projets de développement de l'infrastructure aux points de passage des frontières avec le Brésil à Ciudad del Este-Foz de Iguazú, Pedro Juan Caballero-Ponta Porá et Salto del Guaira, et avec l'Argentine à José A. Falcón-Clorinda et Encarnación-Posadas. La facilitation du commerce est un des domaines prioritaires de coopération dans le cadre de l'initiative d'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud. En 2004, les services des douanes de Ciudad del Este-Foz de Iguazú à la frontière entre le Brésil et le Paraguay ont été choisis pour participer à un projet pilote d'élaboration de mécanismes intégrés de surveillance des frontières visant à faciliter et accélérer la circulation internationale. Le projet a démarré en juillet 2005. La nouvelle administration douanière du Paraguay, qui a été mise en place en 2004, s'est employée à mettre en place un système douanier d'information et de suivi compatible avec les réseaux des autres États membres du MERCOSUR. Les

formalités d'exportation ont été simplifiées afin de réduire la bureaucratie et un système multimodal va bientôt être introduit.

42. La CEA a accordé une attention renouvelée au commerce et à sa facilitation au niveau régional. Elle a organisé, en mars 2005 à Addis-Abeba, une réunion d'experts sur le commerce intra-africain. De même, la facilitation du commerce et les problèmes rencontrés par les pays en développement sans littoral du point de vue du commerce intra-africain ont été au centre des travaux de la quatrième session du Comité sur la coopération et l'intégration régionales, qui s'est tenue en mars 2005 à Addis-Abeba.

43. Les négociations sur la facilitation du commerce au sein de l'Organisation mondiale du commerce sont une occasion unique pour les pays en développement sans littoral et de transit, car elles permettront de clarifier et d'améliorer les dispositions relatives à la liberté de transit, aux droits et formalités concernant l'importation et l'exportation et à la transparence en matière de publication et d'administration des règles commerciales. Saisissant cette occasion, les cinq commissions régionales s'emploient à exécuter un projet intitulé « Partenariat interrégional en vue de faire du commerce le moteur de la croissance », qui permettra de renforcer la capacité de négociation des pays en développement en ce qui concerne la facilitation du commerce, l'élaboration de politiques de facilitation du commerce et l'application des technologies de l'information et des communications (TIC) dans la gestion des circuits d'approvisionnement. La CEA et la CEE ont notamment organisé conjointement un atelier pour le renforcement des capacités du Groupe africain participant aux négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce, ce qui permettra aux pays en développement sans littoral et de transit africains de participer efficacement à ces négociations.

44. L'Atelier régional OMC/CESAP sur la facilitation du commerce pour les pays de la région Asie-Pacifique s'est tenu du 5 au 7 avril 2005 à Hangzhou (Chine) afin de préparer les négociateurs commerciaux sur les aspects pertinents des négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce, y compris le transit. La CESAP a continué d'apporter un appui à l'élaboration du projet d'accord sur la facilitation du transport transfrontière des biens et des personnes dans la sous-région du Grand Mékong et du projet d'accord intergouvernemental de l'Organisation de Shanghai pour la coopération (SCO) sur la facilitation du transport routier international. La CEE et la CESAP ont continué d'appuyer les activités du Groupe de travail chargé des questions relatives au transport et à la facilitation du passage des frontières dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale.

45. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a élaboré un projet d'instrument sur le transport de marchandises visant à moderniser et universaliser le droit relatif au transport des marchandises. Ce projet d'instrument couvre, entre autres, les responsabilités et obligations des transporteurs, le commerce électronique, les livraisons, les obligations des chargeurs et les documents de transport. Elle a également élaboré un « Guide législatif de la CNUDCI sur les projets d'infrastructure à financement privé<sup>17</sup> » et les Dispositions types de la CNUDCI sur les projets d'infrastructure à financement privé<sup>18</sup> destinés à aider les pays à établir un cadre juridique favorable à l'investissement privé dans l'infrastructure publique.

46. Les pays en développement sans littoral et de transit ont continué de bénéficier du programme du Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED, qui permet d'accélérer les procédures douanières grâce à l'informatique. Les projets actuels visent à mettre au point la dernière version du programme au moyen de SYDONIA++. En 2004, on a compté plus de 50 projets SYDONIA opérationnels pour lesquels plus de 7 millions de dollars ont été dépensés, notamment en Afghanistan, en Arménie, au Lesotho, en République centrafricaine et dans les secrétariats du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Un centre régional SYDONIA a été créé à Ouagadougou (Burkina Faso) pour appuyer les pays utilisateurs de la région.

47. Le secrétariat de la CNUCED a continué de fournir des services fonctionnels pour les négociations en cours entre la Chine, la Mongolie et la Fédération de Russie sur un projet d'accord-cadre sur le trafic de transit. Pour analyser et promouvoir des mesures pratiques qui pourraient contribuer à améliorer le transport en transit, une « réunion d'experts sur la conception et l'application d'accords de transport en transit » a été organisée par la CNUCED du 24 au 26 novembre 2004 à Genève.

48. La Banque mondiale a élargi son portefeuille de projets concernant le commerce et la facilitation du transit. Quarante-neuf projets sont en cours d'exécution et 16 sont en préparation. Dans le cadre du Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne, la Banque mondiale a contribué à la création d'observatoires des couloirs en Afrique de l'Ouest (avec l'UEMOA et la CEDEAO), en Afrique centrale (avec la CEMAC et la CEEAC), en Afrique de l'Est (avec l'Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD) et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional) et en Afrique australe [avec la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA)]. Le Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne a aussi contribué à la création de comités de gestion de plusieurs couloirs prioritaires situés dans les différentes sous-régions. La Banque a également apporté un appui à la révision de l'Accord de transit dans le couloir septentrional, notamment en ce qui concerne les dispositions concernant l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional. En Asie du Sud, la Banque a engagé un dialogue avec plusieurs pays afin de lancer une enquête sur la facilitation du commerce et du transport régionaux, qui permettra de définir et d'exécuter des projets de facilitation et, donc, de mieux intégrer les pays en développement sans littoral de la région.

49. En 2004, la Banque mondiale a approuvé un crédit sans intérêt de 31 millions de dollars pour un projet de modernisation des douanes et de facilitation du commerce en Afghanistan. La CNUCED s'emploie à mettre en œuvre certains volets de SYDONIA et à établir les cadres réglementaire, physique et commercial du contrôle fiscal des recettes générées par le commerce et les transports.

50. Le principal instrument de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) en matière de facilitation du commerce est la Convention de Kyoto révisée (Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers), qui est considérée comme un modèle pour la modernisation des procédures douanières. Elle couvre l'ensemble des procédures et assure un

fonctionnement à la fois transparent et simple. L'OMD a établi le *Customs Compendium*, recueil des pratiques optimales en matière de douanes, dans le cadre de son programme de renforcement des capacités. En 2004, l'OMD a publié le volume 3 du recueil, intitulé « Un régime de transit sûr et efficace : directives aux membres relatives à l'établissement d'un régime de transit sûr et efficace », qui devrait aider les États membres à élaborer un régime de transit sûr et efficace.

51. Conformément à l'annexe D de l'Accord-cadre, adoptée par le Conseil général de l'OMC, en date du 1<sup>er</sup> août 2004, les membres de l'OMC s'emploieront à clarifier et à améliorer certaines dispositions figurant déjà dans le cadre juridique de l'Organisation, notamment l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), qui souligne les obligations permettant d'assurer la liberté de transit; l'article VIII, qui concerne les droits et les formalités liés à l'importation et l'exportation; et l'article X, qui vise à accroître la transparence des règles du commerce. Plusieurs pays en développement sans littoral prennent déjà activement part à ces négociations et ont présenté des propositions sur les questions liées au transit. À ce jour, 33 propositions ont été soumises. Elles concernent les modalités d'amélioration et de clarification du cadre réglementaire à l'étude et portent sur les incidences financières, l'assistance technique et le traitement spécial et différencié. Ces propositions émanent notamment de la Bolivie, de la Mongolie, du Paraguay et du Rwanda.

52. Les membres de l'OMC ont décidé que le traitement spécial et différencié devait être élargi et un lien établi entre la portée et le calendrier des engagements, d'une part, et les capacités des pays à mettre en œuvre ces engagements, d'autre part. Le secrétariat de l'Organisation a décidé que l'assistance technique en matière de facilitation du commerce était l'un des volets prioritaires du Plan d'assistance technique pour 2005. Il a organisé des ateliers régionaux afin de préparer les responsables et les experts des politiques du commerce aux négociations sur la facilitation du commerce et de mieux faire connaître le cadre juridique et les propositions des membres, mais aussi de leur donner l'occasion de mettre en pratique ces informations dans le cadre de travaux approfondis au sein de groupes de travail. Le programme d'assistance technique de l'OMC a aussi permis, à la demande des États membres et de pays candidats, de tenir des séminaires nationaux sur des questions concernant l'OMC. La facilitation du commerce figurait au nombre des thèmes les plus demandés pour l'année 2005.

53. Instrument conjoint de coopération technique de la CNUCED et de l'OMC pour les aspects techniques du commerce, le Centre du commerce international (CCI) a fourni une assistance à l'élaboration de stratégies nationales et sectorielles d'exportation facilitant la mise en place d'un environnement plus favorable aux exportateurs par le renforcement du dialogue entre les divers acteurs et le secteur public. De 2003 à 2005, le CCI a pris part à des projets d'élaboration de stratégies commerciales au Burkina Faso, au Kazakhstan, au Kirghizistan, au Malawi, en Ouganda, en Ouzbékistan, en République démocratique populaire lao, au Tadjikistan et en Zambie. Le Programme World Trade Net (Réseau commercial mondial) du Centre vise à aider les secteurs du commerce à mieux connaître les changements dynamiques qui touchent les cadres juridique et réglementaire du commerce international et leurs répercussions sur les activités commerciales courantes. World Trade Net a exécuté des projets en Arménie, au Bhoutan, au Kazakhstan, au Kirghizistan, au Lesotho, au Malawi, en Mongolie, au Népal, en Ouzbékistan, en République de Moldova, au Swaziland, au Tadjikistan et en Zambie. Le programme

du Centre sur le développement du commerce Sud-Sud vise à élargir les échanges entre les pays en développement et les pays en transition par la recherche de débouchés et l'appui aux entreprises. Dans ce cadre, le CCI a exécuté des projets en Azerbaïdjan, en Bolivie, au Botswana, au Burkina Faso, au Burundi, en Éthiopie, au Kazakhstan, au Kirghizistan, au Lesotho, au Malawi, au Mali, au Népal, au Niger, en Ouganda, en Ouzbékistan, au Paraguay, en République centrafricaine, en République démocratique populaire lao, au Rwanda, au Swaziland, au Tadjikistan, au Tchad, en Zambie et au Zimbabwe.

54. Selon l'UEMOA, les coûts cachés, la complexité et la lourdeur des procédures d'inspection et la pléthore des postes de contrôle entravent le trafic en transit. En Afrique de l'Ouest, le transport et le transit inter-États sont régis par deux conventions : la Convention sur le transport routier inter-États et la Convention sur le transit routier inter-États. Le Programme de facilitation du transit régional en Afrique de l'Ouest est mis en œuvre avec l'appui de la Banque mondiale. Les couloirs Abidjan-Ouagadougou-Niamey, Lomé-Ouagadougou-Niamey, Tema-Ouagadougou-Bamako, Cotonou-Niamey, Tema-Ouagadougou-Niamey, Bamako-Dakar-Banjul-Bissau, Abidjan-Bamako et Abidjan-Accra-Lomé-Cotonou-Lagos ont été choisis dans le cadre de la mise en œuvre du Programme régional de facilitation. Le Programme régional ouest-africain de facilitation du transit porte sur la simplification et l'harmonisation des procédures et des règlements, la construction de postes frontière contigus, l'installation d'un système de renseignement informatisé sur la logistique des transports routiers pour la surveillance des équipements et des cargaisons, le VIH/sida, la sécurité routière et le renforcement, à titre prioritaire, des capacités institutionnelles.

#### **Priorité 4 : Mesures d'appui international**

55. Il est reconnu dans le Programme d'action d'Almaty que les incidences financières de la création et du fonctionnement de systèmes de transport en transit efficaces sont telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne pourraient seuls s'acquitter de cette tâche énorme. Les partenaires de développement devraient donc jouer un rôle important en appuyant les programmes de développement du transport en transit. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Selon les statistiques du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques (CAD/OCDE), le montant net de l'APD fournie en 2003 aux pays en développement sans littoral, en tant que groupe, s'est élevé à 11,5 milliards de dollars des États-Unis, soit une augmentation de 13 % par rapport au montant qu'ils ont reçu en 2002 (voir tableau 3). Selon les statistiques de l'OCDE, les pays en développement sans littoral ont alloué environ 2,4 % du montant total de l'APD qu'ils ont reçue en 2003 à l'infrastructure de transport et de communication. Ils devraient tirer parti des engagements pris récemment en faveur d'un accroissement de l'APD, notamment par l'Union européenne, qui entend atteindre l'objectif fixé par l'ONU consistant à consacrer 0,7 % du revenu national brut à l'APD d'ici à 2015, avec un objectif intérimaire de 0,56 % d'ici à 2010, ainsi que par le G-8, qui se propose d'augmenter son aide à l'Afrique de 25 milliards de dollars par an d'ici à 2010 et l'APD de 40 milliards de dollars par an d'ici à 2010 et de consentir un allègement supplémentaire de la dette aux pays pauvres très endettés.

56. Au cours de la période considérée, le Gouvernement autrichien a prêté son concours à l'Afghanistan, au Bhoutan, au Burkina Faso, à l'Éthiopie, au Népal, au Rwanda, à l'ex-République yougoslave de Macédoine, à l'Ouganda et au Zimbabwe dans le cadre de l'initiative autrichienne de coopération pour le développement. Au titre de la coopération autrichienne pour le développement, on peut notamment citer le projet Tazara qui vise à remettre en état 850 kilomètres de voies ferrées entre la Zambie et le Malawi pour un coût d'environ 27 millions d'euros, et l'appui aux activités de la Tanzania Railways Corporation au Burundi, au Rwanda et en République démocratique du Congo. En outre, depuis 1992, l'Autriche n'a cessé d'apporter son concours aux administrations des chemins de fer de la plupart des États membres de la SADC, notamment du Botswana, du Swaziland et du Zimbabwe, pour l'entretien des voies ferrées. La cinquième phase du projet a récemment commencé et doit durer jusqu'en 2007, grâce à un financement supplémentaire de 690 000 euros.

57. La Bolivie, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Mali, l'ex-République yougoslave de Macédoine, l'Ouganda et la Zambie figuraient au rang des partenaires prioritaires bénéficiant de l'aide bilatérale du Gouvernement allemand. L'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, l'Ouzbékistan, la République démocratique populaire lao, le Tadjikistan et le Turkménistan ont également été inscrits sur la liste des pays partenaires devant bénéficier de l'aide bilatérale. Lors de l'élaboration de la stratégie en consultation avec les pays bénéficiaires, il a été tenu compte du Programme d'action d'Almaty. Entre 1993 et 2003, environ 20 % des engagements consentis au titre des projets par le Gouvernement allemand dans le cadre de la coopération financière ont été affectés au secteur des transports et des communications. Une part substantielle de ces fonds a été réservée aux pays en développement sans littoral et de transit.

58. Au cours de la période considérée, l'aide de l'Allemagne a porté sur des projets spécifiques, dont les suivants : appui à l'amélioration du cadre des affaires en Arménie et en Azerbaïdjan (1,9 million d'euros); appui à la réforme du système juridique et judiciaire en Arménie et en Azerbaïdjan (3,5 millions d'euros); appui au système de normalisation, de métrologie, d'accréditation et de certification de la Bolivie (700 000 euros); construction et amélioration de deux tronçons de la route Beni-La Paz-frontière péruvienne en Bolivie (35,8 millions d'euros); remise en état d'un tronçon de 59 kilomètres de la route nationale 16 reliant le Burkina Faso, le Mali et le Niger au port de Lomé au Togo (6,1 millions d'euros); appui aux autorités routières de l'Éthiopie (1,3 million d'euros); appui à l'amélioration du cadre des affaires au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan (7,6 millions d'euros); remise en état de la route nationale 6 et du réseau de télécommunication rurale en République démocratique populaire lao (11,7 millions d'euros); amélioration des routes au Mali (15,2 millions d'euros); construction de la rocade de Skopje dans le cadre du réseau routier européen principal dans l'ex-République yougoslave de Macédoine (10,2 millions d'euros); appui à la promotion des exportations en Mongolie (2 millions d'euros); mise en place d'un système de contrôle de la qualité au Paraguay (100 000 euros); remise en état d'un tronçon de 85 kilomètres de la route reliant Malaba à Bugira et entretien de 1 400 kilomètres de route dans l'est de l'Ouganda (31,5 millions d'euros); remise en état de 380 wagons de la Uganda Railways Corporation (4,1 millions d'euros); électrification du chemin de fer reliant Tachkent à Angren en Ouzbékistan (25 millions d'euros); ouverture d'une ligne de crédit de 2 millions d'euros pour les

entreprises privées orientées vers l'exportation en Ouzbékistan; et remise en état de 205 kilomètres de routes entre Livingstone et la frontière namibienne et construction d'un port sur le Zambèze reliant la Zambie à l'autoroute Trans-Caprivi en Namibie et permettant d'accéder au port de Walvis Bay (33,2 millions d'euros).

59. Parmi les activités entreprises par le Gouvernement allemand en appui aux pays en développement de transit, on peut citer les suivantes : construction de 6,3 kilomètres de route au Ghana (11 millions d'euros); remise en état de 12 locomotives de la Kenya Railways Corporation (4,6 millions d'euros); remise en état et élargissement de 90 kilomètres de route au Kenya (18 millions d'euros); remise en état d'une partie du couloir routier Angola-Namibie (4 millions d'euros); et remise en état de locomotives de la Tanzania Railways Corporation en République-Unie de Tanzanie (7 millions d'euros).

60. Le Gouvernement italien a fourni 12 millions de dollars des États-Unis pour la remise en état de la route Kaboul-Bamyan et 750 000 dollars pour celle de la route Maidan Shar-Bamyan en Afghanistan. L'Italie a octroyé plus de 18 millions de dollars sous forme de prêts et de subventions pour la remise en état de la route Toledo-Ancarabi (couloir Oruro-Pisaga) en Bolivie; 15 millions de dollars sous forme de subventions pour la reconstruction de routes secondaires et de ponts dans le cadre de la deuxième phase des projets de développement rural à Arsi et Bale en Éthiopie; et 35 millions de dollars pour l'ouverture et la remise en état de routes en Albanie. Le Gouvernement italien a également accordé une subvention de 965 000 dollars au titre de l'assistance technique aux ministères afghans des travaux publics, des industries légères, du développement urbain et de la formation professionnelle, environ 3 millions de dollars pour la création d'un service national de statistiques au Mozambique et 2,6 millions de dollars en appui à la Chambre nationale de commerce au Zimbabwe.

61. L'aide japonaise a notamment porté sur les projets suivants : remise en état de routes au Ghana (54 millions de dollars); remise en état de routes en Ouganda (3 millions de dollars); amélioration et entretien de routes à Lusaka en Zambie (24 millions de dollars); amélioration de la route nationale 9 en République démocratique populaire lao (27 millions de dollars); construction de la route de Sindhuli au Népal (17 millions de dollars); remise en état de ponts au Cambodge (1,4 million de dollars); et remise en état de la route Kandahar-Kaboul, de la route Kandahar-Herat et Mazar-e Charif en Afghanistan (144 millions de dollars). Le Japon a fourni des prêts d'un montant de 4,3 milliards de yens pour l'expansion du port de Shihanoukville au Cambodge et de 16,3 milliards de yens pour la construction de la nouvelle voie ferrée Tashguzar-Kumkurgan en Ouzbékistan. Le Gouvernement japonais a également prêté son concours pour le renforcement des capacités dans les pays en développement sans littoral et de transit, notamment en Bolivie, au Cameroun, en Côte d'Ivoire, à Djibouti, en Éthiopie, au Ghana, au Kenya, en ex-République yougoslave de Macédoine, en République démocratique populaire lao, en République-Unie de Tanzanie, au Swaziland, en Thaïlande, au Vietnam, en Zambie et au Zimbabwe.

62. Le Gouvernement sud-africain continue de prêter son concours au Lesotho conformément à l'accord signé le 19 avril 2001 par la Commission bilatérale mixte de coopération. Au titre de cet accord, les deux pays sont convenus de mettre en place un partenariat stratégique pour aider le Lesotho à sortir du groupe des pays les moins avancés. Le Gouvernement sud-africain et le Gouvernement swazi ont signé

le 20 décembre 2004 un accord pour une commission bilatérale mixte de coopération. Les principaux domaines de coopération entre l'Afrique du Sud et le Swaziland sont la remise en état de la route Carolina/Oshoek reliant le Swaziland à Mpumalanga et Gauteng.

63. Le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord a fourni une aide à l'Afghanistan en vue de la réforme du système fiscal et douanier de ce pays. Le Royaume-Uni a exécuté un projet de renforcement des capacités en Éthiopie en vue d'aider la Ethiopian Road Authority en matière d'entretien et de gestion des routes et de prêter assistance au programme de réforme du régime douanier de l'Éthiopie. Le Royaume-Uni a exécuté un programme régional de facilitation du commerce d'un montant de 18 millions de dollars en Afrique australe et fourni une assistance financière aux organisations multilatérales et régionales de développement, notamment la Banque africaine de développement, l'Union européenne et la Banque mondiale. Le Royaume-Uni a également contribué à des projets, dont a) la remise en état de trois routes reliant le Rwanda et les pays voisins que sont le Burundi (18 millions d'euros, pour 110 kilomètres de route), la République-Unie de Tanzanie (27 millions d'euros, pour 77 kilomètres de route) et la République démocratique du Congo (pour un coût estimatif de 30 millions d'euros, actuellement à l'étude) et b) la remise en état de l'aéroport international de Kigali.

### **Priorité 5 : Application et évaluation par le système des Nations Unies**

64. Le système des Nations Unies s'emploie à appliquer le programme d'action d'Almaty. Les organismes des Nations Unies ont entamé leurs efforts concertés par l'élaboration du plan d'application du Programme d'action d'Almaty. Ce plan, qui a été approuvé à la réunion interinstitutions tenue le 4 février 2004, a recueilli une large adhésion de la communauté internationale en tant que moyen pratique pour garantir une participation active des parties prenantes intéressées, de manière rationnelle et coordonnée. Le rapport du Secrétaire général sur l'application du Programme d'action d'Almaty, en date du 5 août 2004 (A/59/208), donne des informations détaillées à cet égard.

65. Pour renforcer davantage les partenariats mondiaux, 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 organisé, du 29 au 31 mars 2005 à Almaty (Kazakhstan), la Réunion de haut niveau sur le rôle des organisations internationales, régionales et sous-régionales dans l'application du Programme d'action d'Almaty, avec le concours du Gouvernement kazakh. Des responsables de haut niveau d'une trentaine d'organisations ont participé à cette réunion, qui comportait deux sessions. La première a porté sur l'examen des stratégies adoptées par les organisations internationales, régionales et sous-régionales pour l'application du Programme d'action d'Almaty tandis que la deuxième portait sur les moyens de mesurer et de suivre les progrès réalisés dans la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces. À la première session, des représentants de 25 organisations internationales, régionales et sous-régionales ont présenté de manière détaillée leurs activités et stratégies. 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 présenté une proposition à mettre en place un programme de coopération technique coordonné en matière de transport et de



facilitation du commerce, en vue de renforcer les synergies entre les organisations participantes et d'accroître au maximum les avantages que les pays en développement sans littoral et de transit peuvent retirer de l'assistance technique dans le domaine du transport et de la facilitation du commerce.

66. La deuxième session a été consacrée à l'élaboration d'une méthode acceptable sur le plan international pour mesurer les progrès réalisés dans la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces. Y ont notamment participé des représentants de la Banque asiatique de développement, de la Communauté de l'Afrique de l'Est, de l'Union internationale des transports routiers, de la CEA, de la CESAP, de la CEE, de la CNUCED, de l'Agency for International Development des États-Unis (USAID) et de la Banque mondiale. La Communauté de l'Afrique de l'Est a présenté sa méthode basée sur le coût moyen par kilomètre pour différents couloirs, qui va de 0,42 dollar des États-Unis (le plus élevé) pour le couloir Tunduma-Iringa-Dodoma-Arusha-Namaga-Nairobi-Isiolo-Moyale à 0,27 dollar (le plus faible) pour le couloir Biharamulo-Mwanza-Musoma-Sirari-Lodwar-Lokichoggio. La CESAP a présenté la méthode de calcul du coût/temps qu'elle a mise au point pour mesurer les progrès réalisés dans la mise en place d'un système de transport de transit efficace et qu'elle a utilisée dans différentes sous-régions sans littoral en Asie, notamment en Asie du Sud, en Asie du Nord-Est et en Asie centrale. Cette méthode, dont l'avantage tient à sa simplicité, permettait de ventiler les coûts occasionnés aux différentes étapes du transport en transit.

67. À l'issue de la Réunion de haut niveau, a été adopté, le 31 mars 2005, un communiqué conjoint (A/60/75, annexe II), dans lequel les représentants des différentes organisations ont réaffirmé leur engagement à coordonner davantage leurs programmes d'assistance technique de sorte à permettre aux pays en développement sans littoral et de transit d'en tirer le meilleur parti. Il a été demandé au Bureau du Haut Représentant pour les pays en développement, les pays les moins avancés et les petits États insulaires en développement de poursuivre les consultations sur les meilleurs moyens de faciliter la coordination, notamment par l'application de sa proposition de mettre en place un programme coordonné d'assistance technique pour la coopération. Le communiqué a également souligné qu'il importait d'établir des indicateurs communs pour suivre les progrès accomplis en matière de création de systèmes de transport en transit efficaces par les pays en développement sans littoral et de transit. Le communiqué souligne notamment qu'il conviendrait de poursuivre le développement et l'harmonisation des initiatives en cours dans les diverses organisations régionales et sous-régionales, et à l'échelon des commissions régionales, dont la méthode de calcul temps/coût mise au point par la CESAP, en vue de définir des indicateurs agréés par le plus grand nombre pour suivre l'application du Programme d'action d'Almaty et pour mesurer les progrès réalisés à cette fin.

68. Comme il est demandé dans le communiqué ministériel adopté à la cinquième Réunion ministérielle annuelle des pays en développement sans littoral tenue le 20 septembre 2004 au Siège de l'ONU (A/C.2/59/2), dont a pris acte l'Assemblée générale dans sa résolution 59/245 du 22 décembre 2004, le Bureau du Haut Représentant a organisé la réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral les 9 et 10 août 2005 à Asunción (Paraguay). Les ministres ont adopté la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha (A/60/308, annexe), dans laquelle ils ont défini une position commune pour les pays en développement sans littoral.

69. Le Département de l'information du Secrétariat de l'ONU a poursuivi ses efforts en vue de mobiliser l'attention internationale en faveur de l'application du Programme d'action d'Almaty. Le Département s'est ainsi activement engagé à assurer une couverture médiatique à la signature de l'accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique.

### **III. Conclusions et recommandations**

70. **Le coût élevé des transactions commerciales dû au fait que les pays en développement sans littoral et de transit n'ont pas accès à la mer ainsi que leur isolement et leur éloignement par rapport aux marchés internationaux demeurent les principaux facteurs à l'origine de la marginalisation de ces pays dans le commerce international et des résultats économiques médiocres qu'ils enregistrent.**

71. **Parce qu'il est ciblé et tient autant compte des intérêts des pays en développement sans littoral que de ceux des pays de transit, le Programme d'action d'Almaty n'en est que plus concret et applicable. Les stratégies axées sur les objectifs du Millénaire pour le développement dans les pays en développement sans littoral devraient viser à appliquer le Programme d'action d'Almaty, par l'exécution de programmes cohérents financés aux niveaux régional et national.**

72. **La communauté internationale devrait accorder un accès accru au marché pour les biens en provenance des pays en développement sans littoral afin d'atténuer l'incidence du coût élevé des transactions commerciales découlant de leur situation géographique. Il convient d'apporter une assistance technique accrue et immédiate aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de participer effectivement aux négociations commerciales de l'Organisation mondiale du commerce, en particulier celles relatives à la facilitation du commerce.**

73. **La mise en place de systèmes de transit performants passe par une coopération et une collaboration plus étroites et plus efficaces entre les pays en développement sans littoral et de transit. Ils devraient en particulier utiliser pleinement les mécanismes triangulaires de promotion de la coopération Sud-Sud.**

74. **Les organismes du système des Nations Unies devraient redoubler d'efforts pour concevoir une méthode acceptable à l'échelle internationale pour mesurer les progrès accomplis dans la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces. À cet égard, une attention particulière devrait être accordée à la méthode de calcul temps/coût mise au point par la CESAP.**

75. **La synergie et la coordination sont indispensables pour permettre aux pays en développement sans littoral et de transit de tirer le meilleur parti de l'assistance technique fournie par les organismes des Nations Unies et les autres organisations compétentes en matière de transport en transit. À cet égard, il convient de mettre en œuvre avec détermination les mesures définies dans le plan d'application du Programme d'action d'Almaty et dans le communiqué conjoint adopté à la Réunion de haut niveau sur le rôle des organisations**

internationales, régionales et sous-régionales dans l'application du Programme d'action d'Almaty, tenue en mars 2005 à Almaty (Kazakhstan).

76. L'aide publique au développement demeure la principale source d'investissement en faveur du développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral. Les pays donateurs et les institutions de financement et de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, sont invités à fournir davantage de ressources financières pour les projets relatifs aux infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit.

77. Les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement sont invités à verser des contributions volontaires au Fonds d'affectation spéciale créé pour faciliter l'application et le suivi des résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, tenue à Almaty (Kazakhstan) les 28 et 29 août 2003.

#### Notes

<sup>1</sup> Londres, Earthscan, éd.

<sup>2</sup> *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.2002/3), annexe II.*

<sup>3</sup> La version anglaise peut être consultée à l'adresse : <[http://igc.traceca-org.org/english/igc\\_docs/mla\\_eng.pdf](http://igc.traceca-org.org/english/igc_docs/mla_eng.pdf)>.

<sup>4</sup> *Nations Unies, Recueil de traités*, vol. 1302, n° 21618.

<sup>5</sup> *Ibid.*, vol. 1746, n° 30382.

<sup>6</sup> *Ibid.*, vol. 125, n° 1671.

<sup>7</sup> *Ibid.*, vol. 182, n° 1671.

<sup>8</sup> *Ibid.*, vol. 993, n° 14533.

<sup>9</sup> *Ibid.*, vol. 399, n° 5742.

<sup>10</sup> *Ibid.*, vol. 572, n° 8310.

<sup>11</sup> *Ibid.*, vol. 1079, n° 16510.

<sup>12</sup> *Ibid.*, vol. 619, n° 8940.

<sup>13</sup> *Ibid.*, vol. 1028, n° 15121.

<sup>14</sup> A/57/304, annexe.

<sup>15</sup> Publication des Nations Unies; numéro de vente : F.04.II.K.12. La version intégrale peut être consultée à l'adresse : <[http://www.uneca.org/fr/era2004/ERA2004FR\\_Final.pdf](http://www.uneca.org/fr/era2004/ERA2004FR_Final.pdf)>.

<sup>16</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.04.II.K.3.

<sup>17</sup> Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.01.V.4.

<sup>18</sup> *Documents officiels de l'Assemblée générale, cinquante-huitième session, Supplément n° 17 (A/58/17), annexe I.*