



Assemblée générale

Distr. générale
7 août 2009
Français
Original : anglais

Soixante-quatrième session

Point 58 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 : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport est soumis en application de la résolution 62/228 de l'Assemblée générale en date du 19 décembre 2008, par laquelle l'Assemblée a demandé au Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-quatrième session, un rapport analytique sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de la Déclaration sur l'examen à mi-parcours dudit programme.

* A/64/150.



Le manque d'accès à la mer, l'éloignement par rapport aux grands marchés internationaux, la lenteur des procédures de transit et l'insuffisance des infrastructures de transport demeurent les principaux facteurs qui déterminent le coût élevé des transactions de commerce extérieur pour les pays en développement sans littoral. En outre, la vulnérabilité structurelle de ces pays les expose particulièrement aux effets néfastes de l'actuelle crise économique mondiale, aux problèmes de sécurité alimentaire et aux conséquences des changements climatiques, qui pourraient remettre en question les progrès accomplis à ce jour.

Au cours de la période considérée, les pays sans littoral et de transit ont poursuivi leurs efforts pour mettre en œuvre les mesures spécifiques préconisées dans le Programme d'action d'Almaty, avec le soutien du système des Nations Unies et d'autres partenaires de développement. Des réformes politiques importantes ont été adoptées pour atténuer les effets des obstacles physiques et autres à leur participation efficace au commerce international.

Cependant, des déficits financiers importants continuent de faire obstacle à une plus grande connectivité et à la mise en place des infrastructures nécessaires, c'est-à-dire de l'ossature requise pour soutenir le développement économique et social des régions sans littoral du monde. Les organismes du système des Nations Unies et d'autres partenaires de développement du Programme d'action d'Almaty ont renforcé leur appui technique et financier aux efforts des pays en développement sans littoral pour accélérer la mise en œuvre dudit programme.

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	4
II. Situation sociale et économique des pays en développement sans littoral	4
III. Priorités	8
A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit	8
B. Création et maintenance des infrastructures	13
C. Commerce international et facilitation des échanges	16
D. Mesures de soutien internationales	20
IV. Mise en œuvre et examen	26
V. Conclusions et recommandations	27
 Annexe	
Indicateurs du développement et indicateurs des transports dans les pays en développement sans littoral	30

I. Introduction

1. Le Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit¹, a été adopté en 2003 en tant que réponse des Nations Unies face à la reconnaissance croissante par la communauté internationale des besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et des défis particuliers auxquels ils sont confrontés pour atteindre leurs objectifs de développement. Les difficultés géographiques propres à ces pays, qui les privent d'un accès direct à la mer, entravent leurs efforts pour éradiquer la pauvreté, soutenir la croissance économique et mieux s'intégrer dans l'économie mondiale.

2. Le but premier du Programme d'action d'Almaty est de favoriser la mise en place de systèmes efficaces de transport en transit dans toutes les régions sans littoral du monde grâce à une collaboration mutuellement avantageuse avec les pays en développement de transit et avec le soutien des partenaires de développement. Depuis l'adoption de ce programme d'action, son ordre du jour bien équilibré a réorienté l'attention de la communauté internationale vers un autre objectif, à savoir répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Le programme s'articule autour de cinq secteurs prioritaires, à savoir : a) les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, b) la création d'infrastructures et leur maintenance, c) le commerce international et la facilitation des échanges, d) les mesures de soutien internationales et e) la mise en œuvre et l'examen. Il a obtenu la reconnaissance générale en tant que cadre fondamental pour une véritable coopération mondiale en matière de transport en transit en offrant aux pays au développement sans littoral et de transit une solution où tous sont gagnants.

3. Après cinq années de progrès dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, l'Assemblée générale a procédé à son examen à mi-parcours lors d'une réunion plénière de haut niveau les 2 et 3 octobre 2008, dans le but d'évaluer les progrès accomplis, les enseignements tirés de l'expérience et les obstacles rencontrés pendant la première moitié de la période de mise en œuvre.

II. Situation sociale et économique des pays en développement sans littoral

4. Il existe 31 pays en développement sans littoral qui font partie, pour la plupart, des nations les plus pauvres du monde. Dans 19 d'entre eux, le produit intérieur brut par habitant est nettement inférieur à 1 000 dollars. Sur l'échelle des indicateurs du développement humain du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), 10 des 20 pays les moins bien placés sont des pays en développement sans littoral.

5. La performance économique de ce groupe de pays est encore et toujours pénalisée par leur situation géographique, caractérisée par l'absence d'accès direct

¹ *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.202/3), annexe I.*

au commerce maritime. Fait aggravant, l'absence de littoral coïncide presque toujours avec d'autres facteurs tels que l'éloignement par rapport aux principaux marchés, une topographie difficile ainsi qu'une écologie tropicale ou désertique. En outre, les infrastructures sous-développées, les systèmes logistiques inefficaces et la faible capacité institutionnelle viennent alourdir le handicap géographique, d'où un coût élevé des transactions commerciales. À ces difficultés s'ajoute le fait que les pays en développement sans littoral sont tributaires de la stabilité politique, de la qualité des infrastructures et du bon fonctionnement institutionnel des pays de transit côtiers.

6. Au cours des 10 dernières années, les pays sans littoral ont vu s'affaiblir la compétitivité de leurs acteurs économiques nationaux, affichant des résultats économiques systématiquement plus mauvais que ceux de leurs voisins, si on prend comme éléments de comparaison le produit intérieur brut (PIB), les flux d'investissements étrangers directs (IED) et le volume des importations et des exportations de marchandises. Le coût élevé des transactions et les problèmes d'efficacité constituent des obstacles importants pour le commerce et les investissements étrangers directs (IED), et donc pour la croissance et pour les efforts de réduction de la pauvreté. Ce sont les principaux facteurs qui continuent de marginaliser les pays en développement sans littoral par rapport à l'économie mondiale.

7. En tant que groupe, les pays en développement sans littoral ont bénéficié jusqu'au milieu de 2008 d'une conjoncture mondiale globalement favorable, les pays en développement connaissant alors une croissance plus forte en moyenne que les pays développés. Pendant la période 2003-2007, le PIB de ce groupe de pays a augmenté à un rythme moyen de 7,7 % par an, cependant que le PIB moyen par habitant a atteint 1 419 dollars, contre 725 dollars en 2003 (voir le tableau 1 en annexe). Le principal moteur de cette remarquable croissance a été l'augmentation des prix des produits de base, notamment le pétrole, le gaz et les métaux, doublée d'une gestion économique améliorée et de réformes institutionnelles. Cependant, la forte croissance économique ne s'est pas accompagnée d'une diversification des capacités productives, les produits de base constituant toujours une part importante du total des exportations. De ce fait, ce groupe de pays reste fortement vulnérable aux chocs commerciaux extérieurs.

8. Soucieux d'attirer des IED, de nombreux pays en développement sans littoral ont mené des réformes économiques stratégiques, notamment : garantie des investissements, incitations fiscales, dispositions relatives au traitement national, facilités de rapatriement des bénéficiaires et procédures administratives simplifiées. Ils ont aussi contribué à libéraliser leur économie et ouvert de nouveaux secteurs à l'investissement privé. Ces mesures ont induit un accroissement important des flux d'IED reçus par ces pays, qui ont atteint un record historique de 14 milliards de dollars en 2007 (voir le tableau 7 en annexe). Néanmoins, même ces apports record restent faibles, puisqu'ils représentent un pourcentage quasiment négligeable de 0,8 % du volume d'IED mondial. En outre, ces apports de fonds axés sur la valorisation de ressources naturelles, provenant en partie de pays en développement qui affichaient des excédents importants de leur balance courante, résultaient pour l'essentiel d'une augmentation des prix des produits de base dans les secteurs du pétrole et du gaz naturel et dans les projets d'infrastructure. Sur le total des apports de fonds de 2007, le Kazakhstan en a reçu 73 % à lui seul. Les pays en développement sans littoral devraient encore intensifier leurs efforts pour attirer

davantage d'IED en tant que facteur de croissance et d'emploi et adopter des stratégies de diversification.

9. L'amélioration de la gestion macroéconomique de ce groupe de pays s'est également traduite par une diminution du rapport dette extérieure/revenu national brut, qui est passé de 66 % en 2003 à 48 % en 2007 (voir le tableau 3 en annexe). En 2007, les pays en développement de transit ont enregistré, en moyenne, une dette extérieure de 19 % du revenu national brut. Parmi les pays en développement sans littoral, seuls le Kazakhstan et l'ex-République yougoslave de Macédoine ont vu le rapport de leur dette extérieure au revenu national brut augmenter ces dernières années. En 2009, le Burundi a rempli les conditions pour bénéficier d'un allègement total de sa dette dans le cadre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) : une dette d'environ 830 millions de dollars a été annulée. Dix pays en développement sans littoral ont atteint le point d'achèvement dans le cadre de l'Initiative en faveur des PPTE et bénéficié d'une nouvelle réduction de leur dette par le biais de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale. Malgré les progrès accomplis, le poids de la dette de nombreux pays en développement sans littoral reste lourd. Sept sur 22 avaient un ratio service de la dette/exportations important puisque la dette dépassait en moyenne 10 % de leurs exportations en 2006-2007. Leur situation d'endettement pourrait devenir insoutenable du fait que la grande majorité des pays en développement sans littoral ne disposent pas de réserves en devises suffisantes pour amortir les chocs extérieurs, quand bien même seraient-ils de courte durée, sans devoir faire appel à des ressources extérieures. La prudence reste donc de rigueur en matière de gestion macroéconomique.

10. Malgré les changements positifs susmentionnés, les pays en développement sans littoral restent particulièrement vulnérables aux chocs extérieurs pour diverses raisons : absence de diversification des exportations, recettes d'exportation provenant d'un nombre très limité de produits de base, coût prohibitif des transactions commerciales, exportations massivement orientées vers les pays développés, assistantat vis-à-vis de l'aide publique, dette extérieure élevée, niveau insuffisant des réserves en devises, et dépendance par rapport aux salaires rapatriés par les migrants.

11. Diverses crises économiques mondiales assombrissent les perspectives de développement des pays en développement sans littoral. Durant l'actuelle crise économique mondiale, la vulnérabilité inhérente aux pays en développement sans littoral a exposé leur économie à des effets particulièrement néfastes liés à divers facteurs : contraction du crédit, difficultés de financement du commerce, contraction des flux de capitaux d'investissement, réduction possible de l'aide publique et, surtout, effondrement de la demande d'exportation et des prix des produits de base.

12. Comme les pays en développement sans littoral dépendent des produits de base pour leurs recettes à l'exportation, l'extrême volatilité du prix de ces produits en 2008 a eu des répercussions importantes sur leur économie. Après une montée en flèche, les prix des produits de base non énergétiques ont baissé de 38 % dans la seconde moitié de 2008, avec des baisses de prix substantielles sur les matières premières agricoles, les métaux et les minerais. Pendant cette même période, les prix du pétrole ont chuté de 69 %. Ces fortes baisses des prix ont mis à mal le revenu des pays en développement sans littoral exportateurs de produits de base, confrontés à une diminution importante des IED, à une pénurie croissante des moyens de financement du commerce suite à l'assèchement des liquidités mondiales

et à une réévaluation des risques par les banques commerciales. Cela a eu pour effet d'éroder fortement la compétitivité déjà modeste de ces pays du fait du coût élevé des transactions commerciales et de leur handicap géographique. Sans un soutien extérieur efficace, les pays en développement sans littoral continueront à être marginalisés par rapport à l'économie mondiale.

13. Un rétablissement à court terme étant peu probable après cette baisse du volume des exportations et des prix des produits de base, les projections du Fonds monétaire international (FMI) pour 27 pays en développement sans littoral annoncent de fortes réductions des taux de croissance en 2009 par rapport à l'année précédente. Pour certains de ces pays, le différentiel entre les deux années s'exprimera en pourcentages à deux chiffres, entraînant une détérioration spectaculaire de leur balance des paiements. Les pays en développement sans littoral devront relever des défis économiques particulièrement ardues dans les années à venir s'agissant de financer leurs efforts pour sortir de la récession, et le soutien des donateurs sera essentiel pour atténuer les conséquences les plus graves. Pour ces pays, la nécessité de préserver les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et d'éviter de fortes réductions des dépenses en services publics importants et en projets de développement, tels que l'investissement dans les infrastructures de transport et ouvrages connexes et leur maintenance, est telle qu'il est urgent de leur apporter une aide plus substantielle et d'alléger leur dette, de même qu'il est urgent que les donateurs leur accordent des prêts assortis de conditions favorables. Il y a lieu de mettre en œuvre une politique anticyclique sous-tendue par l'injection opportune de ressources extérieures, pour éviter que ne s'aggrave l'instabilité macroéconomique des pays en développement sans littoral.

14. Il est donc essentiel que la communauté internationale s'attache tout particulièrement à remédier aux effets néfastes de la crise financière et économique mondiale pour les États en développement sans littoral. L'engagement pris par le G-20 en avril 2009 de relancer l'économie mondiale en dégageant un montant additionnel de 1 100 milliards de dollars est une mesure bienvenue, même si seule une petite partie de ces ressources (50 milliards de dollars) est destinée aux pays à faible revenu. Le FMI, la Banque mondiale et les banques de développement régionales ont proposé, à différents niveaux, des programmes d'aide aux pays en développement touchés par la crise. Les ressources du FMI ont triplé et ont été enrichies d'une nouvelle allocation de bons de tirage spéciaux à hauteur de 250 milliards de dollars et de moyens de financement supplémentaires de l'ordre de 6 milliards de dollars qui seront attribués à des conditions souples et libérales aux pays à faible revenu, dans les toutes prochaines années. La difficulté à venir consistera à respecter en temps voulu l'ensemble de ces engagements, dans un cadre de prêts amélioré, pour aider de façon substantielle les pays en développement sans littoral à surmonter leurs déficits financiers.

15. Le changement climatique fait peser une menace permanente et potentiellement grave sur le développement économique et social des pays en développement sans littoral, même si ses causes profondes, pour l'essentiel, ne sont pas de leur fait. Le réchauffement planétaire, la désertification, la baisse des précipitations, la diminution des ressources en eau, les grandes sécheresses ainsi que les phénomènes météorologiques extrêmes font partie des conséquences classiques du changement climatique subies par les pays en développement sans littoral.

16. Pour les pays en développement sans littoral, la tâche consiste à relier et relever de manière équilibrée les défis du développement et du changement climatique grâce à une gestion à long terme et plus viable des ressources économiques et naturelles, une tâche plus difficile encore en temps de crise. Il faut un engagement politique fort pour promouvoir une approche intégrée du climat et des objectifs de développement et garantir le renforcement de la capacité d'adaptation nécessaire pour surmonter les conséquences inévitables des changements climatiques. Les besoins colossaux de financement freinent considérablement le progrès des efforts déployés sur la question du climat dans l'intérêt des pays en développement les plus vulnérables. Le plein soutien de la communauté internationale est nécessaire par l'intermédiaire de mécanismes de financement améliorés et efficaces, par le biais d'une assistance technologique pour la mise en œuvre de projets visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et pour le renforcement des capacités d'adaptation au niveau national, et par le transfert des technologies essentielles. Les pays en développement sans littoral devraient être attentifs aux effets potentiels du changement climatique sur les systèmes de transport. Les systèmes proposés de taxe carbone pour réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables aux transports maritimes peuvent entraîner une augmentation des frais de transport pour ces pays.

III. Priorités

A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

17. Les problèmes d'efficacité dans le commerce transfrontalier continuent de pénaliser la compétitivité des pays en développement sans littoral. Une récente étude de la Banque mondiale portant sur l'économie de 126 États a estimé les pertes dues aux retards des exportations à environ 1 % des échanges pour chaque jour extra; pour les denrées périssables, le chiffre est d'environ 3 % du volume d'exportations. Pour remédier à ces problèmes d'efficacité et faciliter les flux commerciaux, les pays en développement sans littoral et de transit sont de plus en plus nombreux à réviser leurs cadres réglementaires applicables au transport et au commerce.

18. La suppression des obstacles physiques et autres à la participation efficace des pays en développement sans littoral au commerce international requiert le concours de nombreux organismes gouvernementaux. Les stratégies de facilitation des échanges et des transports doivent faire partie intégrante des programmes de réformes politiques et des stratégies de réduction de la pauvreté. Leur mise en œuvre efficace passe par la création et le bon fonctionnement de mécanismes de coordination interinstitutions appropriés faisant intervenir l'ensemble des nombreuses autorités gouvernementales participant aux contrôles frontaliers.

19. La collaboration entre les parties prenantes des secteurs public et privé dans le transport de transit est également indispensable pour une bonne gestion des couloirs, pour la création d'infrastructures et l'investissement dans ce domaine, pour l'introduction de nouvelles technologies de l'information et des communications (TIC) et pour les opérations propres au service de transit. La participation efficace du secteur privé à l'élaboration de politiques et à la prise de décisions permettra non

seulement de faciliter l'adoption de mesures appropriées mais aussi de s'assurer la coopération de ce secteur dans l'application de ces mesures.

20. Comme nombre de questions parmi les plus importantes concernant la facilitation des échanges et des transports ne relèvent pas des pays individuels, il convient d'instaurer une coopération plus large au niveau bilatéral, régional et mondial afin de garantir une approche harmonisée de la conception, de la mise en œuvre et du suivi des réformes dans le domaine de la facilitation des échanges et des transports transfrontaliers.

21. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, des progrès ont été enregistrés dans le domaine des réformes institutionnelles visant à renforcer le dialogue entre les secteurs public et privé de manière à améliorer la compétitivité intérieure. Des comités nationaux de facilitation du commerce et des transports, à participation équilibrée des secteurs privé et public, ont été créés et appuyés par un nombre croissant de pays en développement sans littoral et de transit, en particulier dans la région de l'Asie, à savoir Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, République démocratique populaire lao, Mongolie, Népal et Tadjikistan. Des pays en développement de transit, notamment le Cambodge, la Chine, le Pakistan et la Thaïlande, ont fait de même.

22. Les fonctions des comités nationaux varient d'un pays à l'autre, mais leurs objectifs communs consistent à : a) identifier les problèmes affectant le rapport coût-efficacité du commerce international de leur pays; b) élaborer des mesures propres à réduire le coût et à améliorer l'efficacité du commerce international; c) aider à la mise en œuvre de ces mesures; d) fournir un point focal national pour la collecte et la diffusion d'informations sur les meilleures pratiques; et e) participer aux efforts internationaux tendant à améliorer l'efficacité du commerce. Par exemple, le Comité national mongol pour la facilitation des échanges et des transports, créé en 2007, a adopté un programme de développement détaillé appelé « Transit Mongolie ». Grâce au recours accru à des partenariats public-privé, ce programme vise à moderniser le marché des services de transport et de logistique de la Mongolie à seule fin de faire de ce pays enclavé un pays de transit efficace. Le programme régional de facilitation des échanges et des transports en Europe du Sud-Est favorise le commerce en promouvant des flux commerciaux plus efficaces et moins coûteux à travers les pays de la sous-région et vise à introduire des normes douanières « compatibles UE ». Une composante majeure de sa mise en œuvre est l'interaction trimestrielle et l'organisation en réseau de groupes de travail nationaux publics ou privés, créés dans tous les pays participants, y compris en République de Moldova et dans l'ex-République yougoslave de Macédoine.

23. D'après le rapport de la Banque mondiale intitulé « Doing business 2009 »², le Sénégal figurait parmi les principaux réformateurs de 2007-2008; en effet, ce pays a assoupli ses conditions administratives applicables au commerce en transit, également pour le bénéfice de pays voisins sans littoral. Un nouveau système électronique à fenêtre unique relie tous ceux qui participent au processus de dédouanement, à savoir les services de douane, les courtiers en douane, les banques, le Trésor public, les négociants et les ministères gouvernementaux compétents. Un accord de coopération frontalière a été signé entre le Sénégal et le Mali à l'effet d'harmoniser les documents commerciaux de telle sorte qu'une fois les

² Basingstoke, Royaume-Uni, Palgrave Macmillan, 2008.

marchandises dédouanées à Dakar, les négociants maliens n'aient plus besoin de documents supplémentaires. Le nombre de points de contrôle entre Dakar et Bamako a été ramené de 25 à 4, et ainsi le temps de transport moyen entre les deux capitales réduit d'une semaine. Le Mali a supprimé l'obligation d'escorte officielle jusqu'à la frontière pour tout camion de fret transportant des exportations, réduisant ainsi les retards.

24. La Mongolie a introduit les « inspections en fonction du risque », parallèlement à la transmission électronique de documents, abaissant considérablement la moyenne de conteneurs à inspecter. Ainsi le processus de dédouanement a-t-il gagné en efficacité. Le fait que le Botswana ait délivré davantage de licences de courtier en douane a stimulé la concurrence et induit du même coup un abaissement des frais de courtage douanier. L'Uruguay a achevé la mise en place de son système de douane automatisé, qui permet aux négociants d'envoyer les documents douaniers directement depuis leur bureau. Le Brésil a introduit un système de manifeste automatisé qui permet de lancer la procédure de dédouanement avant l'arrivée de la marchandise. Le Kenya a étendu son horaire d'exploitation portuaire à 24 heures. Le Nigéria a commencé à récolter les bénéfices d'une politique consistant à confier à des concessionnaires privés l'exploitation des terminaux de conteneurs.

25. Selon des informations de juin 2009, des camions utilitaires transportant des marchandises en provenance de Thaïlande ont pu, pour la première fois, entrer en République démocratique populaire lao et au Viet Nam, grâce à un échange officiel de droits de circulation et à l'introduction, dans les trois pays, d'un système régional de transit douanier. Ce système est mis en œuvre en application de l'Accord sur le transport transfrontalier entre les pays de la sous-région du Grand Mékong, dans le cadre du programme de la Banque asiatique de développement, qui vise à créer un couloir économique est-ouest. Auparavant, les cargaisons thaïlandaises devaient être déchargées puis rechargées sur le territoire de la République démocratique populaire lao. Cette initiative, combinée avec la récente mise en place d'inspections à guichet unique et d'un processus ne nécessitant qu'un arrêt, devrait considérablement réduire le temps de transport terrestre et stimuler le développement commercial et économique de cette sous-région.

26. Les avancées opérées par l'ensemble des pays en développement sans littoral et de transit pour réformer leurs politiques de transport en transit ont donné de bons résultats. Avoir réussi à réduire de sept jours, pendant la période 2005-2008, le temps moyen que prennent les pays en développement sans littoral pour effectuer leurs formalités d'exportation est une performance remarquable. Pendant la même période, le temps requis pour les formalités d'importation a été réduit de six jours. Les pays en développement de transit prennent 11 et 16 jours de moins qu'en 2003 pour les formalités d'exportation et d'importation, respectivement.

27. Malgré ces améliorations, les pays en développement africains sans littoral doivent toujours faire face à des frais de transport très élevés. D'après le rapport « Doing Business 2009 », 9 acteurs économiques sur 10 parmi les plus mal placés par le coût d'exportation d'un conteneur sont des pays en développement sans littoral et, en majorité, des pays africains. L'African Competitiveness Report 2009³ souligne le fait que les pays africains sans littoral paient en frais de transport

³ Genève, Forum économique mondial, 2009.

terrestre un tiers de plus que les pays sans littoral non africains. Ce sont des frais colossaux qui pénalisent les entreprises de ce continent.

28. Une récente étude de la Banque mondiale montre que la faible couverture du réseau d'infrastructures ne saurait être la principale raison expliquant l'augmentation exceptionnelle des prix des services de transport africains. En Afrique centrale et occidentale, notamment, les tarifs élevés des transports routiers de marchandises tiennent davantage aux fortes marges bénéficiaires qu'aux coûts élevés. Dans ces sous-régions, nonobstant le faible niveau d'efficacité, les marges bénéficiaires des compagnies de camionnage peuvent atteindre des niveaux compris entre 60 et 160 % en raison de la faible concurrence dans ce secteur. Les traités de transit bilatéraux prévoyant des quotas, des systèmes de partage de fret et de mise en file d'attente engendrent une mauvaise qualité de service et une faible productivité, car rien n'incite les compagnies à améliorer leur mode opératoire dans un souci d'efficacité. Ces traités se justifient pour sauvegarder les flottes des pays sans littoral. Cependant, les avantages recherchés au départ sont captés par un petit nombre d'acteurs constitués en cartel. L'âge de la flotte de camions et la faible utilisation des véhicules contribuent également à faire monter les frais de transport. Une concurrence accrue et une libéralisation des services de camionnage sont recommandées pour faire baisser les prix des transports, améliorer la qualité du service et permettre aux usagers de la route de récolter les dividendes concrets des investissements coûteux consentis à la réhabilitation des infrastructures. Ces changements de politique devraient s'accompagner d'un plan d'atténuation des répercussions sociales liées à l'introduction de la concurrence, notamment la réduction du nombre de camionneurs.

29. En Afrique subsaharienne, le rôle des comités de facilitation des échanges et des transports, dont plusieurs ont été créés dans les années 90 (au Malawi, en République-Unie de Tanzanie et en Zambie), a généralement pris le pas sur l'engagement actif et la vocation largement participative des groupes chargés des couloirs de transport. Ces comités se composent des parties prenantes publiques et privées de tous les pays d'un couloir qui sont associés aux investissements dans les infrastructures et à la gestion de ces dernières. Ils encouragent l'application de procédures et pratiques rationalisées propres à faciliter les opérations de commerce et de transport dans le couloir concerné et son arrière-pays.

30. Le Groupe du couloir de Walvis Bay, avec son dispositif de partenariat public-privé et ses liens directs avec les ressources et les organes de réglementation et d'exploitation des transports, coordonne et facilite les échanges sur ce couloir. C'est le principal moteur de rénovation et de maintenance régulière du Port de Walvis Bay, qui a attiré des cargaisons de plus en plus importantes de cuivre pour l'exportation, en provenance de la Zambie et de la République démocratique du Congo. Ce port fournit une route plus directe, avec un seul poste frontière au pont Katima Mulilo et des temps de transit plus courts que lorsqu'on emprunte les routes traditionnelles menant aux ports de Dar es-Salaam et de Durban, situés plus loin. La Namibie a également passé des accords avec le Botswana et le Zimbabwe pour fournir le terrain nécessaire à des aménagements portuaires et à la construction d'installations de stockage à sec. S'agissant du couloir Trans-Caprivi, des réformes ont été menées pour harmoniser les charges par essieu et les horaires de services aux points de passage entre la Namibie et la Zambie, réduire le nombre de points de contrôle et délivrer aux conducteurs de véhicules utilitaires des visas valables non plus pour trois mois mais pour 12.

31. L'Autorité de coordination des transports en transit sur le couloir septentrional appelle tous les États membres du Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) à adopter le régime harmonisé de garantie du cautionnement douanier, qui permettrait de réaliser des économies importantes en transport et de libérer plus rapidement les véhicules en supprimant la réalisation des garanties de cautionnement pour chaque pays traversé en transit. Aux côtés de la COMESA, la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) était en première ligne pour promouvoir des mesures de facilitation régionales, notamment l'adoption du concept de franchissement de frontière à un seul arrêt, l'harmonisation des documents de transit douanier, l'élaboration de manuels de formation pour les conducteurs régionaux, et la normalisation des panneaux de circulation routière et des spécifications relatives aux routes et aux ponts. La plupart des États membres ont également entrepris des réformes pour créer des fonds du réseau routier et instituer des autorités routières autonomes. L'Agence nationale zambienne des fonds du réseau routier a élaboré un programme décennal à hauteur de 1,6 milliard de dollars, destiné à l'expansion, la mise à niveau et la maintenance des routes, y compris la construction d'autoroutes à péage en faisant appel à des partenariats public-privé. Le poste frontière intégré (à un seul arrêt) prévu à Chirundu devrait ouvrir officiellement en septembre 2009, après deux années de négociations complexes entre la Zambie voisine et le Zimbabwe, qui ont abouti à un accord bilatéral couvrant le cadre juridique, les procédures et les ajustements d'infrastructure nécessaires pour améliorer le flux du trafic. Grâce à des initiatives de facilitation du commerce tels que le pré-dédouanement, les audits de post-dédouanement, l'autoévaluation, les techniques de détermination et de gestion des risques et les systèmes de dédouanement depuis l'intérieur, on pense que le poste frontière intégré présentera l'avantage de réduire les délais pour les formalités de douane, qui ne devraient pas dépasser deux heures à compter de l'heure d'arrivée à la frontière, ce qui constitue une nette amélioration par rapport aux trois journées d'attente en moyenne, enregistrées l'an passé.

32. Les efforts d'intégration régionale déployés en Afrique subsaharienne ont reçu une forte impulsion du Sommet tripartite tenu le 22 octobre 2008 en Ouganda avec la participation de chefs d'État et de Gouvernement, qui avait pour but d'étudier la question de la création d'une zone de libre-échange regroupant les trois principales communautés économiques régionales d'Afrique : COMESA, Communauté d'Afrique de l'Est (CAE) et la SADC. Cette évolution historique était mue par la nécessité de remédier au fait que les accords commerciaux liant les trois organisations se recoupaient, une situation qui devenait de plus en plus problématique à mesure que s'affirmait l'intégration régionale. La SADC a inauguré une zone de libre-échange en août 2008; la COMESA a lancé une union douanière en juin 2009. Les deux blocs ont également des membres à la CAE, qui avait créé son union douanière en 2004 et s'était fixé le 1^{er} janvier 2010 comme échéance pour avoir un marché commun opérationnel qui permette la libre circulation des biens, des personnes, des capitaux et des services à l'intérieur de ce bloc. Le projet de zone de libre-échange regroupant les trois communautés économiques introduirait un nouvel ensemble commercial comprenant une population cumulée de plus de 500 millions de personnes et un PIB combiné de 624 milliards de dollars. Hormis la libéralisation des échanges et la coopération douanière, un domaine essentiel de la coopération qui doterait la région élargie d'un énorme potentiel consisterait à mettre sur pied des programmes communs d'infrastructures et des projets transfrontaliers, financement et mise en œuvre inclus.

33. S'agissant de l'accèsion aux conventions internationales relatives aux transports et au transit, il y a lieu d'encourager l'adhésion d'un plus grand nombre de pays en développement sans littoral et de transit aux plus importantes de ces conventions. À l'occasion de la Cérémonie des traités des Nations Unies 2008 : « Vers une participation et une mise en œuvre universelles », la République démocratique populaire lao a adhéré à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (octobre 1982)⁴.

34. L'harmonisation intrarégionale des cadres juridiques pour les transports en transit a progressé en Asie. L'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique, élaboré sous l'égide de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), est entré en vigueur le 11 juin 2009. Le Cambodge, la Chine, l'Inde, la Mongolie, la République de Corée, la Fédération de Russie, le Tadjikistan et la Thaïlande sont parties à cet accord. Le Réseau du Chemin de fer transasiatique représente, au même titre que l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer français transasiatique, entré en vigueur le 4 juillet 2005, une importante contribution à la réalisation de systèmes efficaces de transport intermodal. Les deux réseaux et leurs normes techniques constituent la base pour l'élaboration de programmes de coopération en matière d'infrastructures, encouragés par des programmes sous-régionaux de la sous-région du Grand Mékong et par des organisations telles que l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN), le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), l'Organisation de coopération de Shanghai et l'Organisation de coopération économique. Par exemple, le réseau autoroutier de l'ASEAN et les réseaux routiers créés à l'initiative du Programme CAREC ont été conçus sur la base du réseau autoroutier asiatique, avec les mêmes normes techniques et les mêmes caractéristiques de construction. En mars 2009, l'Organisation de coopération économique, la Banque islamique de développement et la CESAP ont signé un mémorandum d'accord trilatéral sur le développement des transports en vue de travailler ensemble à l'expansion des deux réseaux et à la mise en œuvre de l'Accord-cadre sur le transport en transit de l'Organisation de coopération économique.

B. Création et maintenance des infrastructures

35. Pour les pays en développement sans littoral du monde entier, les infrastructures sous-développées et les investissements insuffisants pour améliorer les routes d'accès en transit au commerce maritime restent deux des principaux obstacles à l'amélioration de leur compétitivité. Les frais de transport des pays en développement sans littoral sont parmi les plus élevés du monde. Le transport routier reste le principal mode de transport. La couverture du réseau ferroviaire est généralement insuffisante et se caractérise par une faible interconnectivité, cependant que les voies de navigation intérieure ne sont pas pleinement exploitées (voir le tableau 5 en annexe). Pour les pays en développement sans littoral, la mobilisation de ressources aux fins d'investissement dans les projets prioritaires d'importance régionale reste le principal défi. La situation s'est détériorée dans le nouveau contexte international créé par la crise financière et économique, en particulier pour les pays sans littoral à faible revenu. Aussi convient-il d'accorder

⁴ Nations Unies, *Recueil de Traités*, vol. 1409, n° 23583.

une attention toute particulière aux projets d'infrastructures d'importance régionale afin d'assurer l'achèvement, la modernisation et la maintenance des couloirs de transit stratégiques reliant les pays sans littoral. Certaines évolutions positives dans le domaine du développement des infrastructures de transit sont traitées ci-après.

36. L'Union africaine et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) (A/57/304, annexe) reconnaissent que la création d'infrastructures régionales apporte une contribution essentielle au développement économique et commercial de la région. Pour stimuler les synergies, les deux institutions ont fusionné leurs cadres stratégiques (le Plan d'action à court terme et le Cadre stratégique à moyen et à long terme du NEPAD; et le Plan directeur de l'infrastructure des transports de l'Union africaine) pour créer une initiative continentale commune, à savoir le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), avec le soutien de la Banque africaine de développement et de la Commission économique pour l'Afrique (CEA). Les objectifs du PIDA sont les suivants : a) mettre en place un cadre stratégique pour le développement d'infrastructures régionales et continentales (énergie, transports, technologies de l'information et des communications et ressources en eau transfrontières); b) créer un programme d'investissements dans les infrastructures pour le court, moyen et long terme; et c) arrêter une stratégie de mise en œuvre sur la base d'un plan d'action prioritaire.

37. Le lancement de la stratégie d'aménagement de couloirs par la SADC atteste l'engagement renouvelé de développer les infrastructures régionales, et l'on remarque déjà une amélioration des niveaux de collaboration transfrontalière. L'instauration de la paix en Angola a permis une injection substantielle de fonds à l'appui de l'ambitieux programme gouvernemental de développement des infrastructures. Le programme comprend deux éléments clefs, à savoir le projet d'une valeur estimée à 2 milliards de dollars, visant à réhabiliter et moderniser le Chemin de fer de Benguela, et le projet d'un montant de 1,8 milliard de dollars, visant à moderniser le port de Lobito. Des études de faisabilité sont en cours pour relier le chemin de fer de Moçambedes à la Namibie, et le Gouvernement namibien a récemment approuvé l'extension de ce chemin de fer sur 1 kilomètre à l'intérieur de l'Angola. L'Angola et la Zambie se sont mis d'accord sur un plan prévoyant l'extension de la ligne ferroviaire actuelle pour relier les deux pays et aménager des liaisons routières afin de stimuler les échanges. La République-Unie de Tanzanie est en train d'élaborer le plan directeur du port de Dar es-Salaam, qui est un schéma d'expansion et de modernisation de ses infrastructures portuaires dont le lancement est prévu en 2010. Ce port est vital pour les pays sans littoral que sont le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda. Les investisseurs privés se sont engagés à financer la construction de l'oléoduc Mozambique-Malawi et d'une installation de stockage, après la signature d'un marché de 8 milliards de dollars entre le Gouvernement du Mozambique et OILMOZ en vue de la création d'une raffinerie de pétrole dont la capacité de production sera de 350 000 barils/jour de pétrole raffiné.

38. Des progrès importants ont été accomplis dans la planification et la construction de tronçons manquants sur le Réseau du Chemin de fer transasiatique. Un accord trilatéral a été signé par les gouvernements de l'Azerbaïdjan, de la République islamique d'Iran et de la Fédération de Russie pour construire un tronçon entre Astara (Azerbaïdjan) et Qazvin (République islamique d'Iran), qui permettrait d'achever un couloir ferroviaire d'une longueur de 4 200 kilomètres, reliant Saint-Pétersbourg à Bandar Abbas. Dans la sous-région de l'ASEAN, la

construction d'une ligne ferroviaire entre Nongkai (Thaïlande) et Thanaleng (République démocratique populaire lao), première étape d'un projet visant à établir une liaison ferroviaire avec Vientiane, a été achevée en 2008. En Asie du Sud, le Gouvernement de l'Inde a programmé la construction d'un segment de 180 kilomètres du tronçon manquant de 325 kilomètres pour assurer la liaison avec le Myanmar en tant que projet prioritaire pour permettre le développement, sur son territoire, du Réseau du Chemin de fer transasiatique. En outre, le Gouvernement indien a financé une étude de faisabilité en vue de relier cinq villes frontières du Bhoutan aux terminaux ferroviaires les plus proches du réseau indien.

39. Des progrès ont été accomplis dans l'aménagement et la modernisation du réseau autoroutier asiatique. Environ 10 000 kilomètres de routes ont été refaites, en conformité avec la norme minimale. Sur une longueur totale de 141 236 kilomètres, les sections de route en dessous des normes minimales ont été ramenées de 22 263 kilomètres à 12 256 kilomètres. Le fait d'avoir raccordé récemment à ce réseau la route reliant l'Inde et le Bhoutan a permis d'atteindre l'objectif de connectivité avec tous les pays sans littoral de la région.

40. À propos des nombreuses initiatives nationales ayant un impact au niveau sous-régional en Asie centrale, le Kazakhstan a mis en œuvre un programme international d'aménagement de couloirs de transit d'une valeur de 7,5 milliards de dollars, visant à mettre à niveau, sur son territoire, environ 2 800 kilomètres du couloir de transport I du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC), reliant Khorgos (Chine) à Zhaisan (Fédération de Russie). Financé en partie par des prêts de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement, ce projet prévoit la construction de nouveaux tronçons de route et la remise en état des sections existantes, ce qui permettra de dynamiser la compétitivité du Kazakhstan et de lui assurer des avantages économiques considérables, ainsi qu'aux pays voisins, à savoir le Kirghizistan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. En même temps qu'un autre couloir réalisé à l'initiative du Programme CAREC, le Kirghizistan a cofinancé avec la Banque asiatique de développement (il y aura éventuellement d'autres donateurs) la réfection d'une section de 39 kilomètres de la route Bishkek-Torugart, qui relie le pays à la Chine et à d'autres États sans littoral d'Asie centrale. Ce projet visera également à améliorer les installations dépassées et compliquées au poste frontière de Torugart, qui ralentit le transport et entrave le commerce transfrontalier. Cette route de transit principale est le chemin le plus court reliant Kashi (Chine) au marché de consommateurs dans le nord du Kirghizistan, au Kazakhstan et en Fédération de Russie et fait également partie de la fameuse Route de la soie qui reliait l'ancienne Chine au monde occidental.

41. En Amérique du Sud, en janvier 2009, la Bolivie et le Brésil ont inauguré deux tronçons routiers sur territoire bolivien, à savoir Arroya Concepción-El Carmen et El Carmen-Roboré (Santa Cruz), qui font partie de la route interocéanique de 4 700 kilomètres reliant le port de Santos (Brésil) à ceux d'Arica et d'Iquique (Chili). Les investissements dans ces tronçons routiers, qui relieront la Bolivie à la côte Est et à la côte Ouest par l'autoroute Pailón-Puerto Suarez, se montent à 169,9 millions de dollars. Parmi les avantages escomptés de ce projet routier figurent des possibilités de développement plus importantes pour les populations installées dans la région, un abaissement des frais de transport, des échanges plus intenses aux frontières et une connexion physique plus proche du Marché commun du Cône sud (MERCOSUR).

42. Le Programme d'infrastructures ferroviaires conçu pour intégrer l'Argentine et le Paraguay a également progressé grâce au financement substantiel de la Société andine de développement, une banque de développement sous-régionale qui a également financé le Programme d'amélioration des infrastructures routières et urbaines autour des villes frontières de Posada (Argentine) et Encarnación (Paraguay). Le Programme d'infrastructures ferroviaires, parrainé en partie par l'Argentine, prévoit la construction de nouveaux chemins de fer et des bâtiments annexes entre Posadas et Parada Leis, facilitant ainsi les transports de marchandises et de passagers entre les deux pays.

43. Les infrastructures de télécommunication des pays en développement sans littoral se sont améliorées. On comptait en moyenne 3,6 lignes téléphoniques pour 100 habitants en 2007, contre 2,7 en 2000. Il est remarquable que le nombre de lignes de téléphones portables ait été porté à 18,2 pour 100 habitants en 2007 (voir le tableau 6 en annexe) contre 1,1 en 2000. Cependant, le pourcentage d'internautes reste très faible. Pour réduire la fracture numérique, plusieurs pays sans littoral se sont groupés pour planifier, aménager et gérer une superautoroute de l'information entre l'Europe et l'Asie, qui couvrirait l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la République Islamique d'Iran, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, l'Ouzbékistan, le Pakistan, le Tadjikistan et le Turkménistan.

44. En Afrique, des projets internationaux de réseaux fédérateurs de haute capacité visent à relier le continent au reste du monde sur la base de l'accès ouvert. Sur la côte Est, le premier câble sous-marin de fibres optiques sera opérationnel à la fin 2009 et, sur la côte Ouest, cinq projets de câbles sous-marins de fibres optiques et de projets de satellites ont été annoncés avec le soutien de capitaux privés africains, ainsi que des partenariats public-privé avec des investisseurs internationaux. Au chapitre de l'intégration régionale, il est à noter que des réseaux régionaux terrestres sont en construction pour relier les grandes villes des pays d'Afrique orientale et australe et des pays sans littoral d'Afrique centrale. Le Botswana et le Rwanda mettent actuellement en œuvre des projets qui devraient leur permettre de devenir des centres régionaux de TIC. Les opérateurs du téléphone mobile panafricain sont en train de promouvoir les services d'itinérance libre, faisant de l'Afrique la première région au monde à proposer ce service novateur.

C. Commerce international et facilitation des échanges

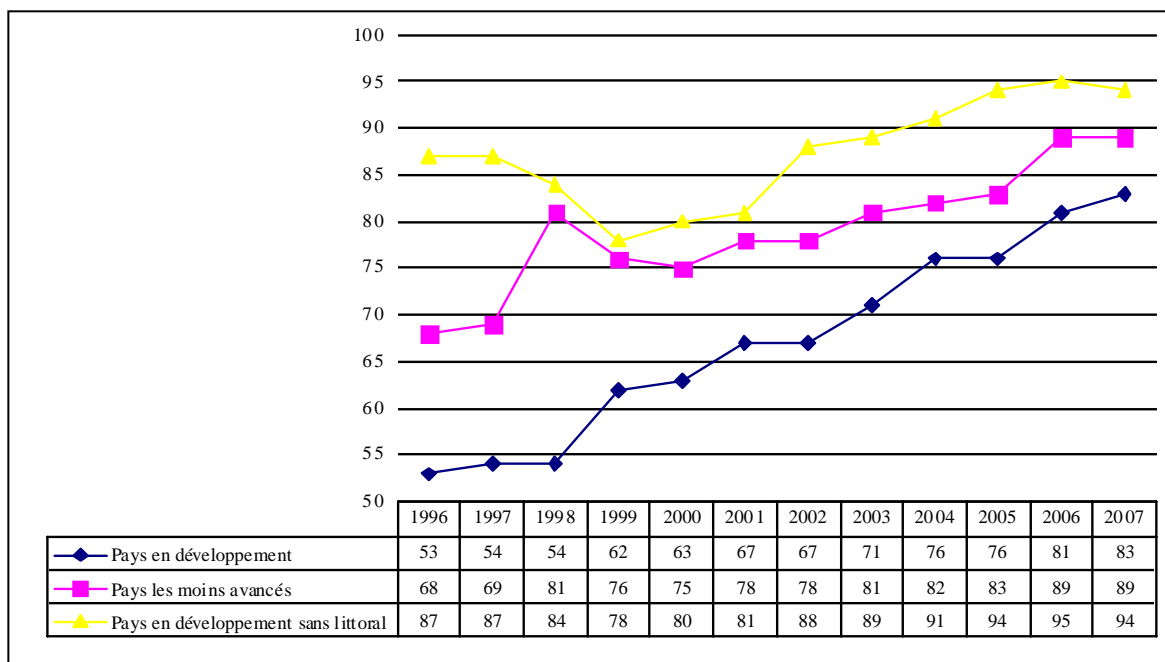
45. Jusqu'en 2007 et encore pendant la plus grande partie de l'année 2008, le commerce mondial et les flux d'investissement se sont développés très rapidement, la croissance commerciale étant souvent en avance sur les gains de production. Les pays en développement sans littoral ont bénéficié de la haute conjoncture mondiale. Leurs exportations de marchandises avaient augmenté à un rythme annuel moyen de 26 % pendant la période 2003-2007 et ont atteint une valeur totale de 84,6 milliards de dollars (voir le tableau 4 en annexe). L'augmentation des exportations est due pour une bonne part à l'envolée des prix des produits de base. Cependant, l'absence de diversification des exportations expose ce groupe à des chocs sérieux liés aux termes de l'échange, comme celui qui a ébranlé l'économie mondiale en 2009. Les perspectives de croissance commerciale à moyen terme restent moroses en raison du ralentissement de l'activité économique et de la baisse des prix des produits de base, d'autant que, selon les prévisions, le volume des exportations mondiales de

marchandises devrait se contracter selon un pourcentage allant jusqu'à 9 % en 2009, la plus forte baisse depuis plusieurs générations.

46. Les grands pays développés et les pays en développement plus avancés ont continué à appliquer un traitement tarifaire préférentiel aux exportations des pays en développement sans littoral. Ainsi qu'indiqué à la figure 1, en 2007, les pays développés ont appliqué un régime d'admission en franchise à 94 %, en moyenne, du total des exportations (à l'exclusion des armes) provenant de pays en développement sans littoral, ce qui représente une augmentation par rapport aux 80 % enregistrés en 2000. De nombreux pays en développement sans littoral bénéficient du régime préférentiel d'accès aux marchés accordé aux pays les moins avancés, au titre notamment de l'initiative Tout sauf les armes de l'Union européenne et de la loi sur la croissance et les potentialités de l'Afrique des États-Unis d'Amérique. Par ailleurs, la plupart des exportations des pays en développement sans littoral sont des produits de base sur lesquels les pays développés n'imposent pas de tarifs.

47. Pour la période 2009-2011, l'Union européenne a décidé d'accorder des réductions tarifaires supplémentaires dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler le « schéma de préférences plus », pour soutenir certains pays en développement qui ont ratifié et mis en pratique les principales conventions internationales dans les domaines des droits de l'homme, des normes du travail, du développement durable et de la bonne gouvernance. Au nombre des bénéficiaires figurent l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bolivie, la Mongolie et le Paraguay. Cependant, l'expérience montre que l'utilisation des préférences commerciales unilatérales reste faible ou limitée à un petit nombre de produits et qu'elle est souvent entravée par des règles d'origine contraignante qui ne sont pas adaptées au niveau de développement des bénéficiaires.

Figure 1
Pourcentage du total des marchandises des pays en développement sans littoral admises en franchise sur les marchés des pays développés (à l'exclusion des armes), 1996-2007 (en pourcentage)



Source : Centre du commerce international (CCI), Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) et Organisation mondiale du commerce (OMC); objectifs du Millénaire pour le développement, objectif 8 : accès aux marchés. Indicateurs CCI/CNUCED/OMC, à l'adresse suivante : www.mdg-trade.org (visitée le 4 mai 2009).

48. Malgré la possibilité pour les pays en développement sans littoral d'accéder aux marchés et malgré la remarquable croissance de leurs exportations, leur part en pourcentage du commerce mondial de marchandises n'a atteint que 0,7 % en 2007, en hausse par rapport au 0,5 % de 2003. Ce piètre pourcentage dont les pays en développement sans littoral ne parviennent pas à décoller souligne les difficultés qu'ils rencontrent en permanence dans leurs efforts pour mettre à profit les possibilités créées par les nouvelles avancées technologiques, par l'abaissement des coûts de transport et par les cycles fructueux des négociations commerciales multilatérales menées dans le but de galvaniser les marchés mondiaux en faveur de la croissance et du développement.

49. Au cours des 10 dernières années, l'élargissement du partage mondial de la production à flux tendus, le raccourcissement des cycles de vie des produits et l'intensification de la compétition mondiale ont fait de la circulation transfrontalière prévisible, respectueuse des délais et rentable un atout majeur, la logistique devenant dès lors une source stratégique d'avantages concurrentiels. Pour les pays développés comme pour les pays en développement, le succès des marchés d'exportation hautement compétitifs dépend de plus en plus de la capacité des entreprises à offrir des services commerciaux et logistiques de qualité et à bas coût.

Dans ce monde hautement compétitif, la qualité de la logistique peut peser fortement sur les décisions des entreprises concernant le pays où elles comptent s'implanter, les fournisseurs auprès desquels elles prévoient de s'approvisionner et les marchés de consommateurs qu'elles entendent pénétrer. Pour les pays faiblement raccordés à la logistique mondiale ou dont le raccordement n'est guère fiable, comme c'est le cas des pays en développement sans littoral, les coûts liés à leur marginalisation vont croissant, de même que les risques d'opportunités perdues.

50. Le Cycle actuel des négociations de Doha sur la facilitation des échanges sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce offre une occasion exceptionnelle d'améliorer la compétitivité commerciale et de compenser certains des effets de la crise économique qui sévit actuellement. Un nouvel accord de facilitation des échanges devrait créer une situation avantageuse pour tous, c'est-à-dire pour les entreprises, les consommateurs et les gouvernements, qui peuvent compter sur des recettes plus élevées grâce à des procédures modernisées et rationalisées de franchissement des frontières. Pour les pays en développement sans littoral, qui dépendent dans une large mesure de la conclusion d'accords de transit efficaces avec leurs voisins pour accéder aux marchés étrangers, il est particulièrement urgent d'améliorer les règles énoncées à l'article V de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)⁵. Les propositions présentées à cet égard visent à durcir les obligations s'agissant d'accorder le libre passage au trafic en transit, à fixer des limites plus strictes en matière de droits, redevances, formalités et documents requis, à limiter les inspections et les contrôles en introduisant le transport sous douane, à encourager les accords de transits régionaux et à renforcer les dispositions de non-discrimination. Les améliorations qu'il est proposé d'apporter à l'article VIII du GATT vise à réduire les redevances à payer à la frontière en exigeant qu'elles soient fixées conformément aux coûts réels de l'administration douanière. Il conviendrait d'appliquer des normes communes afin de simplifier les documents requis et d'en permettre le plus possible l'harmonisation au plan international.

51. L'importance capitale de la facilitation du commerce pour les pays en développement sans littoral se mesure à leur engagement extrêmement actif à la table de négociation, où ils ont soumis de nombreuses propositions depuis le début du processus en 2004, allant même jusqu'à joindre leurs forces à celles des grands pays industrialisés et des grands pays en développement de transit. La Mongolie, par exemple, s'est jointe à la Norvège, à l'Afrique du Sud et à la Suisse pour présenter une proposition sur l'application de normes internationales en matière de procédures d'importation et d'exportation; une proposition détaillée portant notamment sur la liberté fondamentale de transit a été soumise par l'ex-République yougoslave de Macédoine, la République de Moldova, le Rwanda, la Suisse et le Swaziland; l'Arménie, le Kirghizstan, la République de Moldova et le Paraguay se sont associés au Canada, à la Communauté européenne, au Japon et à 16 autres pays en développement pour parrainer une proposition de texte détaillée sur des aspects de mise en œuvre.

52. Les négociations sur la facilitation du commerce ont bien progressé par rapport à d'autres domaines du Cycle de Doha, où elles ont achoppé sur de nombreux obstacles. Les textes soumis sont examinés et affinés pour constituer des projets de dispositions juridiques. Une évaluation détaillée des besoins est réalisée et un

⁵ Publication du secrétariat du GATT, numéro de vente : 1986-4.

programme d'assistance technique offert sous les auspices du secrétariat de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Pour les pays en développement sans littoral et de transit à l'OMC, la perspective de bénéficier pleinement d'un éventuel accord sur la facilitation du commerce n'est pas le moindre des avantages s'attachant à la qualité de membre de cette organisation.

53. Devenir membre de l'OMC est une démarche importante pour bénéficier du système commercial fondé sur des règles. Il est également indispensable d'en être membre pour assurer la stabilité et la prévisibilité de la politique commerciale et des stratégies de développement nationales, outre que ce statut permet à l'État concerné d'être activement associé aux négociations commerciales menées sous l'égide de cette organisation. Cependant, un tiers des membres du groupe n'ont pas encore adhéré à l'OMC. À cet égard, les progrès ont été extrêmement lents. Ces dernières années, l'Azerbaïdjan, le Bhoutan et le Kazakhstan ont progressé dans les négociations portant sur leur protocole d'adhésion.

54. Les avantages dont bénéficie un pays une fois devenu membre de l'OMC sont largement fondés sur les conditions convenues pendant son processus d'adhésion. Par conséquent, pour garantir aux pays en développement sans littoral des conditions d'adhésion propices au développement, il faudrait prévoir une assistance technique ciblée à tous les stades du processus, de sorte que ces conditions soient compatibles avec leur niveau de développement, eu égard notamment aux problèmes et besoins particuliers liés à leur handicap géographique, et que ces États puissent remplir les obligations s'attachant à leur qualité de membre. On sait par expérience que les pays qui souhaitent adhérer à l'OMC ont intérêt à consulter leur société civile et leur secteur privé, à leur fournir des informations et, le cas échéant, à les associer aux préparatifs d'adhésion. En outre, la coopération entre pairs qui permet aux pays en développement sans littoral membres de l'OMC d'échanger leurs données d'expérience et, éventuellement, de donner des avis et d'apporter leur assistance technique, devrait également être encouragée, avec le soutien des organisations internationales et des donateurs.

D. Mesures de soutien internationales

55. Il est internationalement reconnu que la concrétisation des priorités définies dans le Programme d'action d'Almaty, notamment en ce qui concerne le développement et la maintenance d'infrastructures de transport, serait un déclencheur du développement économique et social des pays en développement sans littoral dans le monde. L'investissement dans les couloirs de transports régionaux, dans les systèmes informatiques et dans des installations douanières modernes favorise l'accroissement des mouvements de marchandises et de passagers. C'est la base pour la création d'emplois, pour une croissance économique durable et pour l'éradication de la pauvreté, et c'est un facteur de relance pour se remettre de la crise économique. Des infrastructures modernes favorisent en outre la nécessaire diversification des économies tributaires des produits de base en leur permettant de s'ouvrir à d'autres secteurs tels que le tourisme, les activités manufacturières et la technologie de l'information.

56. S'agissant de pourvoir aux besoins d'infrastructures des pays en développement sans littoral, les déficits en la matière restent considérables. En Afrique subsaharienne, où les routes sont encore le mode de transport le plus

important, assurant 80 à 90 % du transport de marchandises et de passagers de la région et constituant le seul type d'accès à la plupart des communautés rurales, le financement total requis pour achever les tronçons manquants des liaisons de transport constitutives de l'autoroute transafricaine a été estimé à environ 4,3 milliards de dollars (Union africaine). On a estimé qu'il manquait 18 milliards de dollars pour moderniser et améliorer environ 26 000 kilomètres de l'autoroute asiatique et pour achever les tronçons manquants des interfaces intermodaux. Il faudrait investir environ 10,2 milliards de dollars pour mettre en œuvre les projets prioritaires identifiés par l'Initiative d'intégration des infrastructures régionales sud-américaines en vue de soutenir la croissance régionale et de renforcer la compétitivité.

57. L'aide publique au développement (APD), accordée sous forme de subventions et de prêts assortis de conditions libérales, continue de représenter la source la plus importante de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Les donateurs bilatéraux ainsi que les institutions financières et de développement multilatérales et régionales ont augmenté leur soutien au développement des infrastructures en privilégiant les projets et programmes régionaux comme principaux vecteurs de ce financement.

58. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, le total des flux d'APD bénéficiant aux pays en développement sans littoral a augmenté à un rythme annuel moyen d'environ 12 %, passant de 12 milliards de dollars en 2003 à 18,6 milliards de dollars en 2007 (voir le tableau 2 en annexe). Comme les années précédentes, l'augmentation de l'APD est intervenue pour l'essentiel sous forme d'allègement de la dette, d'assistance technique et d'aide d'urgence, autant d'éléments qui n'apportent pas d'investissements à long terme pour accroître les capacités productives intérieures. Seuls 4 % de l'aide totale ont été alloués au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication dans des pays en développement sans littoral. Le montant total de l'APD reçue par les pays en développement de transit a augmenté à un rythme annuel moyen de 6 % pendant la période 2003-2007, environ 7 % de cette aide ayant été alloués aux secteurs des transports, des installations de stockage et des communications.

59. En Afrique subsaharienne, près de 70 % de l'APD bilatérale sont alloués aux secteurs sociaux, et la part échue aux infrastructures se situe modestement à environ 10 %. Cela dit, on assiste clairement à une évolution des dépenses en faveur des infrastructures; en effet, les principaux donateurs bilatéraux et multilatéraux augmentent leurs engagements dans le domaine des infrastructures, notamment sous les auspices du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA), créé au Sommet du G-8 de Gleneagles en juillet 2005 et installé dans les locaux de la Banque africaine de développement. Pendant la période 2005-2007, les membres de l'ICA ont augmenté leurs engagements dans le domaine des infrastructures – ceux qui sont assortis de conditions libérales et ceux qui ne le sont pas – de plus de 75 %, pour atteindre 12,4 milliards de dollars : l'APD bilatérale est passée de 2,2 milliards de dollars à 3,5 milliards de dollars et l'APD multilatérale de 2,9 milliards de dollars à 5,9 milliards de dollars. Un certain nombre d'autres pays en développement tels que la Chine et l'Inde sont en train de devenir une source de plus en plus importante de soutien financier extérieur pour les pays en développement sans littoral, l'accent étant mis en particulier sur les projets de développement d'infrastructures, notamment dans les secteurs routier, ferroviaire et énergétique, surtout dans les pays exportateurs de pétrole.

60. La participation du secteur privé au développement des infrastructures reste essentiellement concentrée sur les technologies de l'information et des communications. La crise économique mondiale devrait avoir un impact négatif sur la participation du secteur privé au développement des infrastructures (PPI). La Banque mondiale a fait état d'un ralentissement en ce qui concerne les projets PPI, les niveaux d'engagement pour 2008 ayant été inférieurs en valeur d'environ 15 % à ceux de 2007, cependant que 20 % environ des projets PPI ont été retardés, sont annulés ou risquent de l'être.

61. Au cours des 10 dernières années, la part des transports dans les prêts et autres opérations techniques de la Banque asiatique de développement a augmenté pour représenter environ un tiers de son volume de prêts annuel. La Banque africaine de développement a augmenté son soutien aux projets multinationaux de 12,9 %, passant de 2 milliards 460 millions de dollars en 2006 à 2 milliards 780 millions de dollars en 2007. Le gros de ces ressources est allé au secteur des transports, suivi des communications et de l'énergie. La Banque africaine de développement a également créé un Fonds spécial pour la préparation des projets d'infrastructures (FPPI/NEPAD) dans le but de contribuer à la mobilisation des ressources techniques et financières requises pour renforcer la capacité des communautés économiques régionales et des gouvernements de l'Afrique à formuler des projets et programmes viables de développement des infrastructures, susceptibles d'attirer des investissements publics et privés. Ce fonds, qui a bénéficié, à l'origine, de capitaux de démarrage alloués par le Gouvernement du Canada, est un fonds à donateurs multiples comprenant le Danemark, le Ministère du développement international (Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord), la Norvège, l'Allemagne et la Banque africaine de développement. Le FPPI/NEPAD a approuvé 4,2 milliards de dollars destinés à financer la préparation de sept projets dans le domaine des transports, de l'énergie et des communications.

62. L'initiative Aide pour le commerce offre de nouvelles possibilités de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, qui visait à aider les pays en développement à renforcer les capacités du côté de l'offre ainsi que les infrastructures liées au commerce dont ils ont besoin pour se raccorder de manière efficace à l'économie mondiale. Étant donné que l'aide pour le commerce ne peut se développer que si l'aide publique au développement s'accroît d'une manière générale, le défi consiste à garantir des financements supplémentaires, prévisibles et assortis de conditions libérales, y compris au titre de l'aide au commerce, afin d'éviter les conséquences les plus dramatiques de la récession mondiale et d'ouvrir de nouvelles perspectives de croissance économique pour les pays en développement sans littoral. En 2007, l'aide au commerce a augmenté de plus de 10 % en termes réels, et les nouveaux engagements des donateurs bilatéraux et multilatéraux ont atteint au total 25,4 milliards de dollars. L'essentiel de cette augmentation (2,6 milliards de dollars) est allé à l'Afrique subsaharienne pour répondre à ses besoins d'infrastructures, les principaux bailleurs de fonds étant la Banque mondiale, les États-Unis d'Amérique, le Japon et la Commission européenne. Parmi les 20 principaux bénéficiaires figuraient l'Afghanistan, la Bolivie, l'Éthiopie, le Mali et l'Ouganda.

63. Les meilleures pratiques d'aide au commerce apparues ces derniers temps montrent que le succès passe principalement par une coopération plus étroite en matière de capitaux nationaux entre les autorités gouvernementales compétentes pour le commerce, les finances et le développement. Cela suppose l'instauration

d'une étroite coopération aux niveaux international et régional entre, d'une part, les organisations intergouvernementales assumant des responsabilités essentielles dans ce domaine et, d'autre part, les gouvernements qui en sont membres.

64. Le Programme d'aide au commerce sur le modèle du couloir nord-sud est un exemple pratique de mise en œuvre d'une telle aide. Ce programme, qui fait suite aux décisions prises par le Sommet tripartite COMESA-CAE-SADC tenu en Ouganda en octobre 2008, a été mis en place pour permettre aux trois communautés économiques régionales, à leurs États membres et à la communauté internationale de mettre en pratique une approche de l'économie qui soit fondée sur les couloirs de transport, de manière à réduire les coûts du commerce transfrontalier en Afrique subsaharienne. Le couloir nord-sud comprend deux couloirs prioritaires du NEPAD : a) le couloir de Dar es-Salaam, qui relie le port de Dar es-Salaam à la Ceinture de cuivre; et b) le couloir nord-sud, qui relie la Ceinture de cuivre aux ports de la zone australe, en Afrique du Sud. Ce couloir nord-sud dessert huit pays, dont quatre sans littoral. Financé par le Département du développement international (Royaume-Uni), le Programme de facilitation du commerce régional a identifié un ensemble de projets s'inscrivant dans un dispositif séquentiel et multimodal, visant à moderniser les systèmes de transport et à supprimer les goulets d'étranglement qui entravent les échanges le long du couloir. Divers mécanismes de financement permettraient de mettre en adéquation différentes formules d'apport de fonds et différents projets conçus pour attirer des fonds publics et privés et des fonds de développement. Une conférence de haut niveau tenue à Lusaka en avril 2009 a généré un important soutien financier et technique pour le couloir nord-sud, des partenaires de développement ayant annoncé 1,2 milliard de dollars de financement. Les États membres des communautés COMESA, CAE et SADC ont reconnu qu'il était essentiel qu'un engagement de haut niveau soit pris à l'échelon national pour stimuler et contrôler la mise en œuvre de réformes politiques convenues, requises pour renforcer l'intégration régionale, et souligné la nécessité d'élaborer des programmes similaires d'aide au commerce en ce qui concerne d'autres couloirs prioritaires pour les transports et le transit régionaux, notamment pour améliorer le couloir central reliant la République-Unie de Tanzanie au Rwanda et au Burundi; le couloir du nord reliant le Kenya à l'Ouganda, au Rwanda, au Burundi et à la République démocratique du Congo; et le couloir du sud reliant le Soudan à l'Éthiopie.

65. 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 intensifié ses efforts pour aider les pays en développement sans littoral grâce à une mobilisation accrue du soutien de la communauté internationale et de l'ensemble du système des Nations Unies et à des activités de sensibilisation. Le Bureau du Haut-Représentant a apporté une assistance technique aux pays en développement sans littoral pour évaluer l'impact de la crise financière et économique mondiale sur leur économie. Dans le contexte de la préparation de la Conférence des Nations Unies sur la crise financière et économique mondiale et son incidence sur le développement, tenue du 24 au 30 juin 2009, le Bureau du Haut-Représentant a commandé une étude concernant les effets de la crise sur les perspectives de développement des pays sans littoral. Il a également maintenu son soutien au groupe des pays en développement sans littoral afin de renforcer leur capacité de négociation collective dans les instances mondiales, notamment dans les pourparlers commerciaux multilatéraux, et apporté un appui technique et administratif à la

préparation de la troisième réunion des ministres du commerce, qui se tiendra plus tard cette année en Afrique.

66. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) a continué d'appuyer activement l'initiative Aide pour le commerce en sa qualité de membre de l'Organe consultatif de l'aide au commerce du Directeur général de l'OMC et de membre du Groupe de travail technique sur l'aide au commerce de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Il a été le fer de lance de l'effort de collaboration auquel sont associées la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED), la Commission économique pour l'Europe (CEE/ONU) et la Banque islamique de développement, et qui vise à aider les États membres à participer au Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (Afghanistan, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan) pour évaluer les besoins nationaux et établir des plans de développement des échanges comme base pour identifier les financements dans les domaines prioritaires. Le PNUD assure la conduite des travaux préparatoires en vue d'une publication intitulée *Aid for Trade and Human Development: A Guide to Concluding Aid for Trade Needs Assessment Exercises*⁶, dans le cadre de ses travaux au sein du Groupe interinstitutions sur le commerce et les capacités commerciales et productives du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies.

67. La CNUCED a continué de fournir une assistance technique et des services consultatifs, notamment dans le domaine des négociations commerciales multilatérales, de l'accession à l'Organisation mondiale du commerce, des mesures de facilitation du commerce et des IED. Elle a généralisé l'utilisation du système douanier automatisé (ASYCUDA) de manière à couvrir 20 pays en développement sans littoral. En 2009, le document administratif unique a été introduit en Afghanistan en même temps que les procédures de douane et de transit automatisées. En mars 2009, la CNUCED a organisé, à l'intention des délégations des pays en développement sans littoral installées à Genève, une réunion de suivi de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, qui portait sur l'investissement étranger dans le développement des infrastructures, et notamment sur le rôle des entreprises transnationales, l'incidence de la crise mondiale sur les IED, les défis liés à l'utilisation de partenariats public-privé et l'aide au commerce en complément des investissements privés dans le développement des infrastructures.

68. Les commissions régionales ont continué de renforcer leur appui dans les domaines de la politique du transport en transit et de la facilitation du commerce pour les pays en développement sans littoral. La Commission économique pour l'Afrique a contribué à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty par son assistance technique et ses services consultatifs et par le biais des travaux du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne. Un voyage d'étude au port de Djibouti et aux postes frontière de Dewaleh et de Galafi entre l'Éthiopie et Djibouti a offert aux principales parties prenantes l'occasion de procéder à un échange de vues et de données d'expérience sur les contraintes qui entravent la circulation des marchandises le long du couloir entre Addis-Abeba et Djibouti, et d'accélérer le processus de création d'un comité de facilitation pour ce couloir. Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne a continué

⁶ Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.09.111.B.28.

d'apporter son appui au Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales de l'Afrique subsaharienne et financé les activités de transport de ces communautés, notamment en établissant des comités chargés des couloirs et des observatoires des pratiques anormales, des postes frontière ne nécessitant qu'un seul arrêt, et des dispositifs juridico-réglementaires aux postes frontière.

69. Le Comité des transports intérieurs de la CEE/ONU a poursuivi ses travaux visant à faciliter la mise en œuvre de plus de 50 accords et conventions internationaux. Ces instruments constituent le cadre juridique et technique pour l'aménagement de réseaux internationaux de transport routier, ferroviaire, fluvial et multimodal au-delà de la région de la CEE. Ils couvrent un large spectre de questions incontournables relatives aux transports, notamment : réseaux internationaux cohérents d'infrastructures, procédures uniformes et simplifiées de franchissement des frontières et règlements uniformes visant à assurer un niveau élevé d'efficacité, de sécurité et de protection environnementale dans le domaine des transports. C'est un fait largement reconnu que ces instruments juridiques internationaux, dès lors qu'on y adhère et qu'ils sont effectivement appliqués, peuvent notablement contribuer à la réalisation des objectifs du Programme d'action d'Almaty. Dans le domaine de la facilitation des échanges, les normes commerciales, recommandations et outils de la CEE/ONU tels que les Règles des Nations Unies concernant l'échange de données informatisé pour l'administration, le commerce et le transport (EDIFACT/ONU) offrent des moyens concrets d'améliorer les procédures commerciales relatives à l'information et au contrôle des documents.

70. De concert avec la CESAP, la CEE/ONU a encouragé une harmonisation transcontinentale des investissements dans les transports dans le cadre du projet de liaisons de transport Europe-Asie. La première phase du projet s'est conclue par une réunion ministérielle, tenue à Genève en février 2008, où des ministres et des représentants de haut rang de 19 pays ont signé une déclaration conjointe. Plus de 230 projets ont été identifiés pour un montant d'environ 40 milliards de dollars, et la moitié d'entre eux sont déjà mis en œuvre.

71. En mars 2009, la CESAP et la CEE/ONU ont lancé le Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie-Pacifique afin de promouvoir l'organisation en réseau et le renforcement des capacités d'application des mesures de facilitation du commerce dans les pays les moins avancés et les pays en développement sans littoral. Ce réseau, qui a mis en commun des connaissances et des pratiques pour aider les responsables politiques à mieux comprendre les enjeux, fera office de centre d'échange sur les enseignements tirés de l'expérience. En collaboration avec la Banque asiatique de développement, la CESAP a élaboré un manuel de facilitation des échanges, destiné à combler le fossé en matière d'information entre responsables politiques et praticiens et à fournir des données empiriques et des études de cas sur l'adoption de certaines mesures de facilitation du commerce. La CESAP a également créé un forum des ministères asiatiques des transports, appelé à jouer un rôle important en donnant des orientations stratégiques pour le développement régional du transport en transit.

72. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) a entrepris l'analyse des frais de logistique afférents au commerce de certaines marchandises présentant un intérêt particulier pour la Bolivie et le Paraguay, afin

d'en évaluer l'impact sur le développement économique et de formuler des recommandations sur les politiques à suivre. La CEPALC a également donné suite à la proposition relative au transroulage, émanant du projet M4 de la CEPALC/CNUCED et visant à améliorer les conditions de transport entre la Bolivie, le Paraguay et l'Uruguay.

73. Dans le cadre des négociations en cours sur la facilitation du commerce, le secrétariat de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a mis en place un vaste programme d'assistance technique avec l'aide d'experts en douane d'autres organisations intergouvernementales telles que la Banque mondiale, la CNUCED et l'Organisation mondiale des douanes, ainsi que des administrations nationales d'autres membres de l'OMC. L'aide d'experts est fournie sur demande individuelle de pays en développement, y compris de pays candidats à l'adhésion, pour aider les différents organismes nationaux associés à la gestion des opérations frontalières à examiner leurs pratiques actuelles de facilitation du commerce et à évaluer les moyens supplémentaires dont ils auraient besoin pour mettre en œuvre l'ensemble des projets de propositions actuellement déposés. Ce programme encourage une coopération plus étroite et de meilleure qualité entre les différentes administrations frontalières nationales. Selon les données de mai 2009, 16 pays en développement sans littoral qui étaient membres de l'OMC – dont l'Afghanistan, candidat à l'adhésion – avaient bénéficié de l'appui de ce programme pour l'évaluation de leurs besoins, et cinq autres étaient prévus. Quinze pays en développement de transit ont également bénéficié de ce programme. D'autres pays en développement sans littoral et de transit sont encouragés à tirer parti du programme d'évaluation des besoins sous la houlette de l'OMC.

74. Le montant du soutien financier apporté par la Banque mondiale aux infrastructures de transport des pays en développement a dépassé 870 millions de dollars en 2008. Un mécanisme de facilitation des échanges a été lancé récemment sous forme de fonds d'affectation spéciale à donateurs multiples ayant vocation à soutenir la compétitivité des pays en développement en renforçant la qualité des mécanismes de facilitation du commerce et en réduisant les coûts commerciaux. L'assistance technique et les services consultatifs porteront sur la mise en œuvre d'initiatives pratiques pour une meilleure gestion des opérations frontalières, pour le renforcement des capacités institutionnelles et pour une amélioration des procédures commerciales, des marchés de services logistiques et des infrastructures d'entrée, et encourageront les couloirs d'échanges commerciaux et autres initiatives de facilitation régionale.

IV. Mise en œuvre et examen

75. La Déclaration des participants à la réunion de haut niveau de l'Assemblée générale, à sa soixante-troisième session, sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty a été adoptée par l'Assemblée comme document final dans sa résolution 63/2 du 3 octobre 2008. Cette déclaration identifie les mesures concrètes que les pays en développement sans littoral et de transit doivent prendre avec le soutien de leurs partenaires de développement pour accélérer la réalisation des objectifs du Programme d'action d'Almaty dans la seconde moitié de la décennie. Cette déclaration a redonné aux membres de la communauté internationale dans son ensemble le sens de l'urgence pour centrer les efforts sur les défis auxquels sont confrontés les pays en développement sans littoral, s'agissant de mettre en place des

systèmes efficaces de transport en transit, en tandem avec leurs voisins de transit. Le système des Nations Unies et d'autres organisations de développement et financières compétentes, aux niveaux international et régional, se sont mobilisés et ont renforcé leur soutien aux pays en développement sans littoral et de transit dans les domaines prioritaires identifiés dans le Programme d'action d'Almaty.

76. Comme réponse immédiate à la Déclaration sur l'examen à mi-parcours, 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 convoqué la cinquième Réunion interinstitutions sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, qui s'est tenue le 2 mars 2009 à Genève. Les participants ont entériné une matrice d'activités et de programmes que le système des Nations Unies et d'autres organisations internationales devraient mettre en œuvre dans un avenir proche pour assurer une coordination plus efficace des efforts et de meilleures synergies dans les domaines suivants : processus intergouvernementaux, problèmes liés aux politiques de transit, infrastructures du transport en transit, commerce international et facilitation des échanges, et mobilisation des ressources. Cet ensemble d'activités et de programmes fera régulièrement l'objet d'un examen pour évaluer les progrès accomplis.

77. Les organismes du système des Nations Unies ont poursuivi leurs efforts tendant à élaborer des indicateurs acceptables au plan international pour mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Le Bureau du Haut-Représentant a compilé des statistiques révisées sur la base des dernières données disponibles relatives aux éléments suivants : variables macroéconomiques, aide publique au développement, viabilité de la situation d'endettement, participation au commerce international et certains indicateurs concernant les infrastructures de transport. La CESAP a développé ses services de formation et de conseil sur les applications pratiques de la méthode temps/coût-distance, un outil important pour identifier, isoler et traiter les principaux goulets d'étranglement qui nuisent à la fluidité et à l'efficacité des transports transfrontaliers. Cet outil est aussi disponible en arabe, en chinois, en français et en russe. Cette trousse méthodologique a été mise à niveau et dotée de fonctionnalités analytiques plus conviviales.

V. Conclusions et recommandations

78. Les difficultés inhérentes à la situation géographique et le sous-développement des transports, des communications et des systèmes de gestion et de logistique aux frontières des pays en développement sans littoral et de transit entravent la productivité et la croissance et freinent les efforts de réduction de la pauvreté. Les coûts élevés des transactions commerciales sont la principale raison pour laquelle les pays en développement sans littoral restent en marge de l'économie mondiale. L'absence de diversification des exportations, concentrées sur un petit nombre de produits de base, conjuguée à de faibles réserves en devises et à une situation de dépendance par rapport aux flux financiers extérieurs, expose ces pays à des chocs exogènes brutaux.

79. Le Programme d'action d'Almaty reste un cadre mondial sain pour d'authentiques partenariats aux niveaux bilatéral, régional et international, visant à pourvoir aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral en mettant

en place des systèmes efficaces de transport en transit. Il y a lieu d'accélérer la mise en œuvre de ce programme et de la Déclaration sur l'examen à mi-parcours y relatif.

80. Il conviendrait de s'employer énergiquement à suivre des politiques propres à renforcer la compétitivité intérieure des pays en développement sans littoral en investissant dans le renforcement des capacités productives, en réduisant la dépendance par rapport aux produits de base, en améliorant les infrastructures du transport en transit, en réformant les politiques relatives au transit, en libéralisant les services de transport et en mettant en œuvre des mesures de facilitation du commerce aux niveaux national et régional.

81. Comme certains aspects importants de la facilitation des échanges et des transports échappent au contrôle des pays en développement sans littoral, il convient d'instaurer une coopération plus large et plus efficace entre les pays en développement sans littoral et de transit afin d'assurer, par delà les frontières, une approche harmonisée de la conception, de la mise en œuvre et du suivi des réformes concernant les politiques de facilitation du commerce et des transports. Il conviendrait en outre de renforcer davantage le rôle des organisations régionales et sous-régionales dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, dans la mesure où elles sont incontournables pour le développement des réseaux intégrés régionaux d'infrastructures, pour l'achèvement des tronçons manquants, pour la mise en œuvre des mesures de facilitation des échanges et pour une informatisation plus poussée.

82. Les organismes du système des Nations Unies et d'autres organisations internationales compétentes devraient apporter un soutien plus important aux pays en développement sans littoral et de transit, notamment par le biais de programmes cohérents et bien coordonnés d'assistance technique pour le transport en transit et la facilitation des échanges. L'adoption par la cinquième Réunion consultative interinstitutions d'une matrice d'activités pour la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty est une mesure bienvenue et devrait être approfondie.

83. L'harmonisation des cadres juridiques pour la coopération dans le domaine des transports en transit au niveau régional devrait être portée par une forte volonté politique, en particulier dans la phase de mise en œuvre. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient également poursuivre leurs efforts pour adhérer aux conventions multilatérales pertinentes dans le domaine du transport et du commerce en transit.

84. L'actuelle crise économique mondiale, survenue juste après les crises alimentaire et énergétique, fait peser une menace sérieuse et immédiate sur les perspectives de développement des pays en développement sans littoral. Il est urgent que la communauté internationale apporte un soutien supplémentaire et prévisible au développement, sous forme de prêts assortis de conditions libérales et à décaissement rapide, pour aider les pays en développement sans littoral à combler leurs déficits financiers.

85. L'aide publique au développement reste la principale source de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Pour investir dans le développement d'infrastructures, ces pays ont besoin d'un soutien international important. Les donateurs bilatéraux et multilatéraux devraient continuer à accroître leur aide financière aux pays en développement sans littoral et de

transit et leur permettre ainsi de se doter des infrastructures qui leur manquent en leur accordant des subventions et des prêts assortis de conditions libérales, destinés à améliorer le niveau de connectivité intrarégionale en vue d'assurer l'achèvement, la modernisation et la maintenance des couloirs stratégiques donnant aux pays sans littoral un accès à la mer.

86. Il conviendrait d'accorder une attention toute particulière aux pays en développement sans littoral dans le cadre de l'initiative Aide pour le commerce. Ces pays devraient multiplier les projets d'infrastructure pour les échanges et les transports selon une approche axée sur les couloirs. Les donateurs bilatéraux et multilatéraux sont encouragés à fournir des aides supplémentaires au commerce afin d'accéder aux demandes de renforcement des capacités en matière d'échanges et de favoriser la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral.

87. Il conviendrait d'assurer l'adhésion à l'OMC des pays en développement sans littoral dans un sens favorable au développement, grâce à une assistance technique ciblée à toutes les étapes du processus. Il conviendrait de tenir compte de leurs problèmes et besoins particuliers liés à leur situation géographique afin qu'ils soient mieux à même de remplir leurs obligations s'attachant à leur qualité de membre de l'OMC. Dans le cadre des négociations sur la facilitation des échanges, les pays en développement sans littoral devraient intensifier leurs efforts concertés de manière à assurer de meilleures conditions pour le commerce en transit. Les organismes du système des Nations Unies et autres organisations internationales compétentes devraient contribuer davantage à renforcer la capacité des pays en développement sans littoral à négocier et à mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges.

88. Les changements climatiques posent de redoutables défis pour le développement économique et social des pays en développement sans littoral. Une forte volonté politique est requise pour promouvoir le double objectif de développement et de protection du climat et assurer une capacité d'adaptation de plus en plus grande aux conséquences inévitables des changements climatiques. Pour relever ces défis, les pays en développement sans littoral ont impérativement besoin d'un soutien sous forme de ressources financières et techniques et d'une aide au renforcement de leurs capacités.

Annexe

Indicateurs du développement et indicateurs des transports dans les pays en développement sans littoral

Tableau 1
Produit intérieur brut et sa croissance, 2000-2007

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Estimation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Croissance annuelle moyenne du PIB (pourcentage)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2007</i>	<i>2007</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2003-2006</i>	<i>2007</i>
Afghanistan	2 713	5 420	8 202	345	25,9	10,4	12,4
Arménie	1 464	2 070	3 285	3 057	12,2	12,6	11,1
Azerbaïdjan	3 835	5 179	12 130	3 691	10,5	23,3	25,1
Bhoutan	466	591	893	1 982	8,2	7,2	22,5
Bolivie	7 047	7 542	8 991	1 378	2,3	4,5	4,6
Botswana	5 774	6 834	8 525	5 739	5,8	5,5	6,2
Burkina Faso	5 181	6 318	8 019	483	6,8	5,9	6,7
Burundi	970	1 023	1 194	118	1,8	3,4	5,5
Éthiopie	14 417	15 168	23 279	201	1,7	11,4	11,2
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 163	4 121	4 874	3 703	-0,3	4,0	5,0
Kazakhstan	20 594	28 058	40 541	6 753	10,9	10,0	8,7
Kirghizistan	740	834	994	704	4,1	3,3	8,3
Lesotho	874	939	1 131	797	2,4	4,7	4,9
Malawi	3 149	3 265	4 163	257	1,2	5,9	7,4
Mali	3 742	4 699	5 501	554	7,9	4,5	2,5
Mongolie	1 448	1 671	2 366	1 481	4,9	8,8	9,9
Népal	6 676	7 273	8 100	419	2,9	2,8	2,5
Niger	2 996	3 651	4 216	289	6,8	3,8	3,1
Ouganda	7 152	8 476	10 678	403	5,8	5,8	6,5
Ouzbékistan	14 469	16 448	21 876	704	4,4	7,4	7,4
Paraguay	5 442	5 765	6 856	1 959	1,9	3,8	6,4
République centrafricaine	1 752	1 630	1 829	394	-2,4	2,5	4,2
République démocratique populaire lao	1 593	1 887	2 531	711	5,8	7,5	8,0
République de Moldova	1 380	1 684	2 098	1 158	6,9	6,5	3,0
Rwanda	2 646	3 094	3 902	354	5,4	6,0	6,0
Swaziland	1 185	1 268	1 392	2 520	2,3	2,4	2,4
Tadjikistan	1 091	1 472	1 970	555	10,5	7,5	7,8
Tchad	2 172	3 004	4 514	692	11,4	14,3	0,6
Turkménistan	2 413	2 585	3 518	1 461	2,3	7,8	8,5

	Estimation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.-U.)			PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)	Croissance annuelle moyenne du PIB (pourcentage)		
	2000	2003	2007	2007	2000-2003	2003-2006	2007
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Zambie	4 002	4 523	5 679	974	4,2	5,9	5,8
Zimbabwe	9 267	7 743	6 650	159	-5,8	-2,9	-6,1
Pays en développement sans littoral	140 813	164 235	219 897	1 419	5,3	7,5	7,7
Pays en développement de transit	3 562 612	4 157 966	5 661 139	2 432	5,3	7,9	8,2
Pays en développement	6 365 500	7 203 000	9 441 300	2 710	4,2	7,0	7,1

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, *National Accounts Main Aggregates Database*, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consulté le 1^{er} mai 2009). Calculs des taux de croissance effectués par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

Tableau 2
**Versements d'aide publique au développement et aide totale des donateurs
pour les transports, le stockage et les communications, 2003, 2006 et 2007**

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour les transports, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	2003	2006	2007	2007	2003	2006	2007
Afghanistan	1 591	2 999	3 951	34	59,9	171,5	168,7
Arménie	249	213	352	4	4,4	0,4	1,7
Azerbaïdjan	301	206	225	1	0,2	1,8	1,6
Bhoutan	77	94	89	8	8,5	13,7	7,8
Bolivie	939	844	476	4	2,4	2,4	15,4
Botswana	28	66	104	1	0,0	0,3	0,4
Burkina Faso	522	870	930	14	39,0	39,7	92,0
Burundi	227	415	466	50	0,1	3,6	12,9
Éthiopie	1 600	1 948	2 422	12	60,3	138,9	149,9
Ex-République yougoslave de Macédoine	266	200	213	3	0,2	1,7	2,0
Kazakhstan	270	172	202	0	59,0	4,2	1,3
Kirghizistan	200	311	274	8	1,1	2,6	6,6
Lesotho	79	72	130	7	13,3	2,2	0,5
Malawi	515	684	735	21	27,9	7,3	14,2
Mali	554	825	1 017	15	37,1	46,1	98,9
Mongolie	250	202	228	6	23,3	8,2	12,9
Népal	463	512	598	6	35,8	27,3	34,3
Niger	461	514	542	13	16,1	5,4	44,3
Ouganda	999	1 549	1 728	16	6,3	21,5	40,9
Ouzbékistan	195	149	166	1	1,5	9,3	2,0
Paraguay	51	56	108	1	2,4	2,1	0,7
République centrafricaine	51	133	176	10	2,9	5,2	2,6
République démocratique populaire lao	301	364	396	11	33,7	33,8	41,0
République de Moldova	118	224	269	5	0,1	0,1	0,2
Rwanda	335	586	713	22	7,6	13,0	14,0
Swaziland	34	35	63	2	1,1	9,7	4,8
Tadjikistan	148	240	221	6	..	0,5	2,8
Tchad	251	284	352	6	28,3	20,9	13,5
Turkménistan	27	26	28	0	..	0,4	..
Zambie	755	1 426	1 045	10	47,1	60,4	16,7
Zimbabwe	186	279	465	..	0,7	0,9	0,4
Pays en développement sans littoral	12 043	16 498	18 684		520,3	655,2	805,0
Pays en développement de transit	21 701	33 505	27 506		1 339,7	1 766,5	1 816,7

Source : Organisation de coopération et de développement économiques, Comité d'aide au développement, Statistiques en ligne sur le développement international, base de données sur l'aide et autres ressources, base de données du CAD sur les données annuelles agrégées et base de données du Système de notification des pays créanciers, www.oecd.org/dataoecd/50/17/5037721.htm (consulté le 1^{er} mai 2009).

Abréviations : APD = aide publique au développement; RNB = revenu national brut.

Tableau 3
Niveau d'endettement et allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays
pauvres très endettés et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale

Pays en développement sans littoral	Dette extérieure (pourcentage du RNB)		Service de la dette (en pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu ^a)			Allègement de la dette en février 2009 (millions de dollars É.-U.)		État de la mise en œuvre de l'Initiative PPTE en février 2009	
	2003	2007	2003	2006	2007	PPTE	IADM	Point de décision	Point d'achèvement
Afghanistan	..	..	..	..	..	571	..	X	
Arménie	64,2	30,5	10,8	6,8	7,1	..	..
Azerbaïdjan	25,3	11,6	6,4	1,6	0,7	..	..
Bhoutan	78,8	68,6	..	..	..	..	..
Bolivie	74,6	38,2	20,0	8,4	12,0	1 856	1 596		X
Botswana	6,8	3,5	1,3	0,9	0,9	..	..
Burkina Faso	40,7	21,7	..	..	..	772	603		X
Burundi	230,1	154,6	63,6	39,9	43,6	908	53		X
Éthiopie	85,6	13,6	7,0	6,8	4,1	2 575	1 458		X
Ex-République yougoslave de Macédoine	41,5	49,2	12,9	16,8	..	..	..
Kazakhstan	78,3	103,7	34,8	33,7	49,6	..	..
Kirghizistan	109,0	65,0	19,8	5,4	6,8	..	..
Lesotho	54,3	33,7	8,0	3,9	7,0	..	..
Malawi	129,9	24,6	..	..	..	1 310	705		X
Mali	74,1	30,6	5,8	4,4	..	752	1 043		X
Mongolie	82,9	41,5	29,3	2,1	..	..	..
Népal	50,1	35,0	6,1	5,1	4,5	899	519		X
Niger	76,3	23,0	7,5	26,6	..	..	1 596		
Ouganda	70,1	14,0	7,2	4,8	3,1	1 434	..		X
Ouzbékistan	49,2	17,3	..	..	..	..	1 805		
Paraguay	58,2	28,7	11,8	7,2	6,2	..	..
République centrafricaine	91,7	57,2	..	..	..	611	..	X	
République de Moldova	87,7	66,5	10,3	12,2	10,5	..	..
République démocratique populaire lao	107,8	84,4	21,5	19,5	18,9	..	..
Rwanda	88,1	14,9	13,7	9,7	3,2	908	..		X
Swaziland	21,0	13,3	1,3	1,6	1,9	..	225		
Tadjikistan	78,6	34,0	7,2	2,6	2,3	..	..
Tchad	67,1	29,2	..	..	..	227	..	X	
Turkménistan	29,6	5,9	..	..	..	..	..
Zambie	160,7	27,9	42,3	3,8	3,5	3 489	..		X
Zimbabwe	62,2	..	..	..	..	..	1 632		
Pays en développement sans littoral	66,4	48,2	20,7	18,7	26,6	16 312	9 639		
Pays en développement de transit	30,0	19,3	18,9	10,6	8,5				

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde 2009* (Washington, 2009), tableau 6.10; et *WDI Online* (Washington, 2009) (consulté le 1^{er} juin 2009).

^a Les virements des travailleurs émigrés sont compris dans les chiffres nationaux mais pas dans le total.

Abréviations : PPTE = Initiative en faveur des pays pauvres très endettés; IADM = Initiative d'allègement de la dette multilatérale.

Tableau 4
Commerce international de marchandises – exportations et importations, 2003 et 2007

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Exportations (millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Pourcentage des exportations mondiales</i>		<i>Importations (millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Pourcentage des importations mondiales</i>	
	2003	2007	2003	2007	2003	2007	2003	2007
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	670	1 121	0,01	0,01	1 235	3 053	0,01	0,01
Azerbaïdjan	2 592	6 058	0,04	0,05	2 626	5 712	0,04	0,02
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	1 651	4 813	0,02	0,04	1 684	3 522	0,02	0,01
Botswana	3 802	5 073	0,05	0,04	3 964	3 987	0,05	0,03
Burkina Faso	324	397	0,00	0,00	1 008	1 267	0,00	0,01
Burundi	66	156	0,00	0,00	145	423	0,00	0,00
Éthiopie	513	1 277	0,01	0,01	2 686	5 809	0,01	0,02
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	3 356	0,02	0,03	2 306	5 228	0,02	0,02
Kazakhstan	12 927	47 755	0,18	0,37	8 408	32 756	0,18	0,06
Kirghizistan	582	1 134	0,01	0,01	717	2 417	0,01	0,01
Lesotho	479	..	0,01	..	1 115	..	0,01	..
Malawi	502	869	0,01	0,01	785	1 378	0,01	0,01
Mali	1 007	1 440	0,01	0,01	1 271	2 185	0,01	0,01
Mongolie	616	1 887	0,01	0,01	801	2 117	0,01	0,01
Népal	653	..	0,01	..	1 802	..	0,01	..
Niger	228	473	0,00	0,00	560	958	0,00	0,00
Ouganda	532	1 337	0,01	0,01	1 375	3 493	0,01	0,01
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Paraguay	1 242	2 785	0,02	0,02	2 228	5 845	0,02	0,02
République centrafricaine	66	116	0,00	0,00	100	186	0,00	0,00
République de Moldova	..	..	..	..	..	..	..	..
République démocratique populaire lao	..	..	..	..	..	..	..	..
Rwanda	50	183	0,00	0,00	261	697	0,00	0,00
Swaziland	1 732	1 082	0,02	0,01	1 432	1 164	0,02	0,01
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Tchad	..	..	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambie	1 576	..	0,02	..	2 152	980	0,02	0,02
Zimbabwe	..	3 310	0,03	..	..	3 594	..	0,03
Pays en développement sans littoral	33 177	84 622	0,47	0,65	38 661	86 771	0,5	0,66
Pays en développement de transit	935 920	2 168 813	13,3	16,7	886 147	1 984 657	12,3	15,0
Monde	7 018 511	13 005 441			7 178 426	13 204 710		

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, base de données Comtrade de l'ONU, <http://comtrade.un.org> (consulté le 1^{er} mai et le 22 juin 2009).

Tableau 5
Indicateurs des transports, 2000-2007

	Réseau routier		Réseau ferroviaire	Voies navigables	Oléoducs	Transport aérien	
	(kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	(kilomètres)	(kilomètres)	(kilomètres)	Nombre de départs d'avion	
		2000-2007 ^a				2000-2007 ^a	2006-2007 ^a	2007	2000	2007
<i>Pays en développement sans littoral</i>	2000-2007 ^a	2000-2007 ^a	2000-2007 ^a	2006-2007 ^a	2007	2000	2007
Afghanistan	42 150	29,3	–	1 200 (< 500 TPL ^b)	466	3 400	..
Arménie	7 504	89,0	711	..	2 233	4 400	..
Azerbaïdjan	59 141	49,4	2 122	..	4 785	8 000	13 000
Bhoutan	8 050	62,0	..	..	..	1 100	..
Bolivie	62 479	7,0	..	10 000	8 994	21 600	24 100
Botswana	25 798	32,6	888	..	..	6 700	7 400
Burkina Faso	92 495	4,2	622	..	..	3 400	1 600
Burundi	12 322	10,4	..	Lake Tanganyika	..	..	..
Éthiopie	42 429	12,8	..	..	..	26 600	37 500
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 182	..	947	..	388	8 000	..
Kazakhstan	91 563	91,4	14 205	4 000	24 740	8 000	19 100
Kirghizistan	18 500	91,1	424	600	270	6 100	4 900
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45,0	710	700	..	4 800	5 900
Mali	18 709	18,0	734	1 800	..	1 500	..
Mongolie	49 250	3,5	1 810	424	..	6 200	6 200
Népal	17 280	56,9	59	..	..	12 100	6 900
Niger	18 550	20,6	..	300 (saisonniers)	..	1 500	..
Ouganda	70 746	23,0	261	lakes	..	300	..
Ouzbékistan	81 600	87,3	4 014	1 100	10 574	30 100	22 300
Paraguay	29 500	50,8	36 ^c	3 100	..	7 600	10 400
République centrafricaine	24 307	..	..	2 800	..	1 500	..
République démocratique populaire lao	29 811	13,5	..	4 600	540	6 400	10 000
République de Moldova	12 838	86,3	1 075	580 (saisonniers)	1 906	3 700	4 000
Rwanda	14 008	19,0	..	Lac Kivu (peu profondes)	..	..	..
Swaziland	3 594	30,0	301	..	..	2 600	..
Tadjikistan	27 767	..	482	200	587	4 000	7 900
Tchad	40 000	0,8	..	saisonniers	250	1 500	..
Turkménistan	24 000	81,2	2 440	1 300	7 864	21 900	15 600
Zambie	91 440	22,0	1 273	2 250	771	6 100	6 400
Zimbabwe	97 267	19,0	..	Lake Kariba	270	13 600	7 300
Pays en développement sans littoral	1 147 671	38,4	33 078		63 002	222 700	210 500

Source : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde 2009* (Washington, Banque mondiale, 2009), tableau 5.9; Banque mondiale, *WDI & GDF Online*, <http://www.worldbank.org>; et United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook* (Washington), Field Listings: Waterways, Pipelines and Railways, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/index.html> (consulté le 1^{er} mai 2009).

^a Dernière année pour laquelle des données sont disponibles sur la période indiquée.

^b Tonnes de port en lourd.

^c Usage touristique.

Tableau 6
Indicateurs des télécommunications, 2000, 2006 et 2007

	<i>Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants</i>				<i>Utilisateurs d'Internet par 100 habitants</i>	<i>Investissement annuel dans les télécommunications (millions de dollars É.-U.)</i>
	<i>Lignes téléphoniques principales</i>		<i>Téléphonie mobile</i>			
	<i>2000</i>	<i>2007</i>	<i>2000</i>	<i>2007</i>			2006	2006^{a}
<i>Pays en développement sans littoral</i>						
Afghanistan	0,1	0,3	0,1	17,2	1,8	..
Arménie	17,8	19,7	2,3	62,5	5,7	..
Azerbaïdjan	11,2	14,8	9,6	53,4	10,9	195
Bhoutan	1,0	3,4	–	17,2	4,6	..
Bolivie	6,8	7,1	11,8	34,2	10,5	..
Botswana	8,4	7,3	18,8	61,2	5,3	369
Burkina Faso	0,5	0,7	0,9	10,9	0,6	..
Burundi	0,3	0,4	0,8	3,2	0,8	..
Éthiopie	0,5	1,1	0,1	1,4	0,3	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	27,7	22,7	18,1	95,5	27,3	221
Kazakhstan	14,0	2,1	7,0	79,9	12,3	677
Kirghizistan	7,8	9,1	1,0	40,8	14,1	..
Lesotho	1,6	3,0	7,7	22,7	3,5	..
Malawi	0,6	1,3	0,8	7,5	1,0	..
Mali	0,5	0,6	0,4	20,5	0,8	122
Mongolie	5,0	6,8	8,5	34,4	12,0	..
Népal	1,3	2,5	0,1	11,6	1,4	..
Niger	0,3	0,2	0,5	6,3	0,3	..
Ouganda	0,2	0,5	1,5	13,6	2,5	..
Ouzbékistan	6,6	0,6	0,7	21,5	4,4	..
Paraguay	4,8	6,4	29,0	76,6	8,6	..
République centrafricaine	0,2	0,3	0,3	3,0	0,3	..
République démocratique populaire lao	1,1	1,6	1,0	25,2	–	..
République de Moldova	16,9	28,5	8,0	49,6	18,5	158
Rwanda	0,3	0,2	1,0	6,5	1,1	16
Swaziland	3,4	4,3	6,6	33,3	4,0	..
Tadjikistan	3,8	5,0	0,2	34,9	7,2	..
Tchad	0,1	0,1	0,4	8,5	0,6	..
Turkménistan	8,1	9,2	0,2	7,0	1,4	..
Zambie	0,7	0,8	1,2	22,1	5,0	..
Zimbabwe	2,2	2,6	2,7	9,2	10,1	..
Pays en développement sans littoral	2,7	3,6	1,1	18,2	3,5	
Pays en développement	8,0	13,3	5,2	38,6	12,7	

Sources : Union internationale des télécommunications, *L'œil sur les TIC* et *World Telecommunications/ICT Indicators Database 2008*, <http://www.itu.int/ITU-D/ict/> (consulté le 1^{er} mai 2009), et données agrégées actualisées fournies le 2 juin 2009 par la Division STAT de l'UIT.

^a Ou dernière année pour laquelle des données sont disponibles.

Tableau 7

Investissements étrangers directs, flux nets, 2000, 2003, 2005, 2006 et 2007

(En millions de dollars courants des États-Unis)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Investissements étrangers directs</i>				
	2000	2003	2005	2006	2007
Afghanistan	0	58	273	242	288
Arménie	104	121	239	453	661
Azerbaïdjan	30	3 227	1 679	-601	-4 817
Bhoutan	0	3	9	6	78
Bolivie	736	197	-288	281	204
Botswana	57	420	281	489	495
Burkina Faso	23	29	34	34	600
Burundi	12	0	1	0	0
Éthiopie	135	465	265	545	254
Ex-République yougoslave de Macédoine	215	118	97	424	320
Kazakhstan	1 283	2 092	1 971	6 224	10 259
Kirghizistan	-2	46	43	182	208
Lesotho	32	42	57	92	106
Malawi	40	66	27	30	55
Mali	82	132	224	83	360
Mongolie	54	132	182	290	328
Népal	0	15	2	-7	6
Niger	8	11	30	51	27
Ouganda	181	202	380	400	368
Ouzbékistan	75	70	88	195	262
Paraguay	104	27	54	170	190
République centrafricaine	1	13	17	18	27
République démocratique populaire lao	34	19	28	187	324
République de Moldova	128	74	197	242	459
Rwanda	8	3	14	16	67
Swaziland	106	-61	-50	36	37
Tadjikistan	24	14	54	339	401
Tchad	115	713	613	700	603
Turkménistan	131	226	418	731	804
Zambie	122	347	357	616	984
Zimbabwe	23	4	103	40	69
Pays en développement sans littoral	3 858	8 823	7 401	12 506	14 026
Pays en développement de transit	5 858	10 826	9 406	14 512	16 033
Pays en développement	256 624	180 114	316 407	412 972	499 720

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, Investissements étrangers directs en ligne, base de données sur les investissements étrangers directs, www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1923 (consulté le 1^{er} mai 2009).

Note : Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs composantes.