



**PROGRAMME D'ACTION DE VIENNE**  
EN FAVEUR DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL  
**POUR LA DÉCENNIE 2014-2024**



NATIONS UNIES

“Les pays en développement sans littoral ont exporté plus de marchandises ,et leur part du commerce s`est accrue. Mais les coûts de transport sont encore élevés. Les recettes d`exportation sont limitées, et les importations sont onéreuses... Les nouvelles stratégies mondiales pour relever les défis mondiaux devront prendre en considération les conditions prévalant dans les pays en développement sans littoral. Il nous faut une plus grande intégration régionale. Ceci renforcera les liens commerciaux. L`intégration régionale peut propulser ces pays d`Etats enclavés en Etats interconnectés.”

Le Secrétaire Général des Nations Unies, Ban Ki-moon,  
Deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays  
en développement sans littoral, Vienne, Novembre 2014

Cette publication est produite par le  
Bureau du Haut Représentant des Nations Unies  
pour les Pays les moins Avancés,  
les Pays en Développement sans Littoral et  
les Petits États Insulaires en Développement  
(UN-OHRLLS)

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

# I. Introduction

1. On compte, en Afrique, en Amérique du Sud, en Asie et en Europe, 32 pays en développement sans littoral dont la population totale est de l'ordre de 440 millions; ces pays connaissent des difficultés particulières du fait de leur manque d'accès territorial direct à la mer ainsi que de leur éloignement et de leur isolement des marchés mondiaux. Leur commerce international est tributaire du transit par d'autres pays. La multiplication des passages de frontière, l'éloignement des grands marchés, la pesanteur des formalités de transit et l'insuffisance des infrastructures augmentent de façon considérable les frais de transport et les autres coûts de transaction, ce qui nuit à la compétitivité des pays en développement sans littoral, réduit leur croissance économique et compromet leur capacité d'assurer un développement économique soutenu, le progrès humain et social et la préservation de l'environnement. L'absence d'accès à la mer est l'un des principaux facteurs explicatifs de l'incidence relativement élevée de l'extrême pauvreté et des problèmes structurels dans ces pays. En tant que groupe, ils figurent parmi les pays en développement les plus pauvres et beaucoup sont également classés parmi les pays les moins avancés, en raison de leurs capacités limitées et du fait qu'ils ne peuvent compter que sur de rares produits de base pour leurs recettes d'exportation.

2. Dans la plupart des cas, les voisins de transit des pays en développement sans littoral sont eux-mêmes des pays en développement, qui partagent souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Les pays de transit les moins avancés connaissent une situation particulièrement difficile. En outre, les pays en développement de transit doivent faire face à des difficultés supplémentaires liées au transport en transit et à ses incidences sociales et financières, ainsi qu'à ses répercussions en termes d'infrastructures. Ces pays ont eux-mêmes besoin d'améliorer les dispositifs administratifs et techniques auxquels leurs voisins sans littoral sont censés se plier, qu'il s'agisse de leur système de transport ou de leurs services douaniers ou administratifs.
3. Adopté en 2003, 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 transit<sup>1</sup> témoignait de la ferme volonté de la communauté internationale de répondre aux besoins et problèmes de développement particuliers des pays en développement sans littoral et de mieux assurer leur intégration complète dans l'économie mondiale grâce

1 *Rapport 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, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

à la mise en œuvre de mesures concrètes par toutes les parties prenantes dans les domaines prioritaires que sont les questions fondamentales de la politique de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, le commerce international et la facilitation du commerce, les mesures internationales d'appui et les processus de mise en œuvre et d'examen.

4. Les pays en développement sans littoral et leurs besoins particuliers sont désormais plus largement reconnus au niveau international et à l'Organisation des Nations Unies en particulier. La communauté internationale a reconnu la nécessité de s'attaquer aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral dans les textes issus du Sommet mondial de 2005<sup>2</sup> et des autres réunions de haut niveau sur les objectifs du Millénaire pour le développement, ainsi que dans le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en 2012, intitulé « L'avenir que nous voulons »<sup>3</sup>. S'il est vrai que des progrès ont été accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty pendant la période à l'examen, la communauté internationale doit continuer d'aider les pays en développement sans littoral, notamment sous la forme d'une assistance financière et technique, car ces pays ont encore beaucoup à faire pour être à même de profiter pleinement de la mondialisation, de connaître une croissance économique soutenue qui profite

2 Résolution 60/1.

3 Résolution 66/288, annexe.

à tous et un développement durable, d'éliminer la pauvreté, de créer des emplois et de mener les transformations structurelles nécessaires.

5. Un programme d'action décennal global et novateur, axé sur les résultats et faisant fond sur des partenariats renouvelés ambitieux pour aider les pays en développement sans littoral à jouir des avantages du commerce international, à transformer la structure de leur économie et à connaître une croissance durable et sans exclusion, est donc une nécessité urgente. Les problèmes et besoins particuliers des pays en développement sans littoral sont connus, et il convient de leur accorder l'attention voulue lors de la formulation du programme de développement pour l'après 2015.

## **II. Examen et évaluation de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

6. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, la croissance économique s'est quelque peu accélérée dans les pays en développement sans littoral, mais elle est restée modeste. Le taux de croissance de leur produit intérieur brut est ainsi passé de 4,5 pour cent en 2003 à 6,3 pour cent en 2013<sup>4</sup>. Il
- 4 Calculs du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, effectués à partir de données de la Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat.



existe toutefois d'importantes disparités entre ces pays, dont beaucoup sont extrêmement vulnérables aux chocs extérieurs. Les taux de croissance économique élevés ne se sont pas traduits par une réduction rapide de l'extrême pauvreté. Dans deux tiers de ces pays, le produit intérieur brut par habitant reste encore bien inférieur à 1 000 dollars<sup>5</sup>. Malgré des progrès en matière de développement social, la moitié de ces pays se trouvent toujours en queue de liste du classement selon l'indicateur du développement humain et nombre d'entre eux continuent de connaître une pauvreté généralisée, une forte insécurité alimentaire, une mortalité infantile et maternelle élevée et des moyens d'assainissement rudimentaires.

7. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont engagé d'importantes réformes pour remédier à certains aspects matériels et immatériels du transport en transit. Ils ont amélioré l'harmonisation des régimes, des lois, des procédures et des pratiques du transit avec les pays de transit. Plusieurs accords régionaux et sous-régionaux de facilitation du transit ont été conclus et adoptés. Certains pays en développement sans littoral et pays de transit ont conclu des accords commerciaux régionaux, institué des zones de libre-échange et des unions douanières, pour instaurer un cadre institutionnel favorable, avec des organes de facilitation du transport et des échanges ou des commissions de coordination, ainsi que des caisses d'équipement routier. Les formalités aux

5 A/69/170, par. 10.

frontières ont été simplifiées et harmonisées, ce qui a réduit les délais et amélioré l'efficacité des opérations. Il faut toutefois poursuivre ces réformes pour réaliser de nouveaux gains d'efficacité et préserver durablement les résultats obtenus.

8. Le coût élevé du transport et des transactions commerciales reste un obstacle majeur qui empêche les pays en développement sans littoral de réaliser leur potentiel commercial. Bien que le temps nécessaire pour importer ou exporter des articles dans les pays en développement sans littoral soit passé respectivement de 57 jours en 2006 à 47 jours en 2014 et de 49 à 42 jours, il demeure pratiquement le double de ce qu'il est dans les pays de transit<sup>6</sup>. Le coût moyen de l'exportation d'un conteneur pour un pays en développement sans littoral est de 3 204 dollars contre 1 268 dollars dans un pays de transit; et celui de l'importation d'un conteneur est de 3 884 dollars contre 1 434 dollars dans un pays de transit<sup>6</sup>. Pour que les pays en développement sans littoral puissent réduire les coûts de transport et améliorer la compétitivité de leurs exportations sur les marchés régionaux et mondiaux, il demeure essentiel que des systèmes de transport en transit sûrs, fiables et efficaces soient en place. L'absence d'accès à la mer a donc d'énormes répercussions négatives sur le développement général des pays en développement sans littoral.

6 Voir Banque mondiale, 2013, *Doing Business 2014: Comprendre les réglementations pour les petites et moyennes entreprises*.

On estime que ces pays ont en moyenne un niveau de développement inférieur de 20 pour cent à ce qu'il aurait été s'ils avaient accès à la mer<sup>7</sup>.

9. Des efforts sont faits, aux niveaux national, sous-régional et régional, pour développer et améliorer progressivement les réseaux routier et ferroviaire et mieux entretenir l'infrastructure existante. Dans toutes les régions, des ports secs sont créés et des guichets uniques établis aux frontières. Malgré ces progrès, l'infrastructure n'est pas assez développée et reste l'un des principaux obstacles à la pleine exploitation par les pays en développement sans littoral de leur potentiel commercial. Le transport aérien de marchandises a augmenté dans certains pays en développement sans littoral et le nombre de décollages d'avions-cargos enregistrés pour l'ensemble du groupe de pays est passé de 200 000 environ en 2003 à 362 800 en 2013<sup>8</sup>. Mais les pays en développement sans littoral ont beaucoup de mal à trouver les vastes ressources que nécessitent, dans le secteur du transport aérien, l'investissement dans l'infrastructure, l'entretien et la remise en état des équipements et le remplacement des flottes aériennes vieillissantes, ce qui limite les possibilités d'expédition par voie aérienne des marchandises ayant une grande valeur

7 « The development economics of landlockedness », étude établie en 2013 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.

8 Données de la Banque mondiale.

unitaire ou des marchandises à expédier très rapidement comme les documents, les produits pharmaceutiques, les articles d'habillement à la dernière mode, l'électronique de grande consommation et les produits agricoles et produits de la mer périssables.

10. Malgré quelques progrès, les pays en développement sans littoral sont en retard par rapport aux autres pays en développement en ce qui concerne l'infrastructure de télécommunications, notamment l'accès à Internet à haut débit, qui peut jouer un rôle crucial dans l'amélioration de la connectivité et de la compétitivité des entreprises et la facilitation du commerce international.
11. Grâce en grande partie à la hausse des cours mondiaux des produits de base, les exportations totales de marchandises des pays en développement sans littoral sont passées de 44 milliards de dollars en 2003 à 228 milliards en 2013. Les importations ont également augmenté. La part des exportations mondiales de marchandises en provenance des pays en développement sans littoral a doublé au cours de la dernière décennie, mais elle reste encore très faible, à 1,2 pour cent environ, preuve que ces pays continuent à occuper une place marginale sur les marchés mondiaux<sup>9</sup>.

9 Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, statistiques annuelles sur les valeurs et les parts des exportations et des importations, 1948-2013 (voir <http://unctadstat.unctad.org/FR/Index.html>).

12. En outre, plusieurs pays en développement sans littoral sont fortement tributaires des exportations de quelques ressources minérales et de produits agricoles à faible valeur ajoutée, qu'ils exportent vers un petit nombre de marchés<sup>10</sup> – ce qui les rend très vulnérables aux fluctuations rapides des cours et à l'instabilité de la demande. Le problème est encore aggravé par leur faible capacité productive et leurs faiblesses structurelles, ce qui les empêche d'exporter des marchandises à forte valeur ajoutée ou de diversifier leurs exportations et leurs marchés.
13. L'aide publique au développement versée aux pays en développement sans littoral a plus que doublé entre 2003 et 2012, passant de 12,2 milliards de dollars à 25,9 milliards<sup>11</sup>. Elle couvre plus de 20 pour cent des dépenses de l'administration centrale dans 16 pays en développement sans littoral<sup>8</sup>. Les versements à ces pays au titre de l'initiative Aide pour le commerce sont passés de 3,5 milliards de dollars en 2006 à plus de 5,9 milliards en 2012<sup>11</sup>. Cette forme d'aide a permis de faciliter le commerce et le développement de l'infrastructure correspondante.
14. Le Programme d'action d'Almaty a, dans une certaine mesure, été intégré dans les stratégies nationales de développement des pays en développement sans littoral, mais il doit être

10 Voir A/68/157.

11 Organisation de coopération et de développement économiques, statistiques sur le développement international (voir [www.oecd.org/fr/cad/stats/sdienligne/htm](http://www.oecd.org/fr/cad/stats/sdienligne/htm)).

mieux intégré dans ces stratégies aux niveaux national, régional et mondial.

15. Si la question des changements climatiques ne faisait pas partie des sujets à aborder dans le cadre de l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, il reste néanmoins que les pays en développement sans littoral sont également vulnérables aux changements climatiques qui aggravent la désertification et la dégradation des sols. Ces pays sont toujours touchés, de manière disproportionnée, entre autres, par la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse, puisque 54 pour cent d'entre eux sont classés comme terres arides<sup>12</sup>. Sur les 29 pays dont 20 pour cent au moins de la population vit sur des terres dégradées, 14 sont des pays en développement sans littoral<sup>13</sup>. Certains pays de ce groupe sont aussi touchés par les inondations, notamment celles causées par la rupture des barrages morainiques des lacs de glacier. Les pays en développement sans littoral restent aussi très vulnérables aux chocs économiques externes et aux multiples difficultés auxquelles se heurte la communauté internationale.

12 Calcul effectué sur la base de données figurant dans l'Avenir de l'environnement mondial, Programme des Nations Unies pour l'environnement (voir [www.unep.org/french](http://www.unep.org/french)).

13 A/67/210, par. 8.

### **III. Renouvellement et renforcement des partenariats pour le développement**

16. Le présent Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 s'appuie sur des partenariats renouvelés et renforcés entre ces pays et les pays de transit et leurs partenaires de développement. Le renforcement des partenariats dans le cadre de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ainsi qu'avec les organisations internationales et régionales compétentes et entre les secteurs public et privé est également indispensable.
17. Les partenariats entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit profitent aux uns et aux autres en raison de l'amélioration et de l'entretien régulier de la connectivité de leur infrastructure et des dispositions techniques et administratives relatives aux transports, aux douanes et aux systèmes logistiques. La transformation structurelle, une croissance économique soutenue et un développement durable passent par l'existence de systèmes efficaces de transport en transit, une collaboration étroite pour le développement des moyens de transport multimodal et de leurs interconnexions, la promotion d'un cadre juridique favorable et de dispositifs institutionnels adaptés, et un solide appui des équipes dirigeantes à la coopération entre les pays en développement sans littoral

et les pays de transit. La transparence, la bonne gouvernance et la mise en place de dispositifs institutionnels efficaces dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient également contribuer pour beaucoup à promouvoir ces partenariats. Il faut encourager cette collaboration sur la base des intérêts mutuels des pays sans littoral et des pays de transit.

18. Le renouvellement et le renforcement des partenariats pour le développement seront décisifs pour le succès du présent Programme d'action de Vienne étant donné les difficultés énormes auxquelles se heurtent les pays en développement sans littoral. La communauté internationale, notamment les institutions financières et les organismes de développement, les organisations et institutions multilatérales et les pays donateurs sont encouragés à apporter un soutien financier et technique aux pays en développement sans littoral pour permettre l'accomplissement de progrès sur la voie des objectifs énoncés ci-après. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale devrait également aider considérablement ces pays à résoudre les problèmes qui leur sont propres.
19. L'appui que pourrait fournir les pays en développement devrait prendre pleinement en considération l'essence de la coopération Sud-Sud, conformément au document final de Nairobi adopté par la Conférence de haut niveau des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud<sup>14</sup>. Guidés par un esprit de solidarité

14 Résolution 64/222, annexe.



envers les pays en développement sans littoral, les pays en développement, dans la mesure de leurs capacités, apporteront un appui technique et financier à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans des domaines de coopération définis d'un commun accord, dans le cadre de la coopération Sud-Sud, laquelle complétera, sans la remplacer, la coopération Nord-Sud.

20. Le secteur privé et la société civile sont des acteurs de poids, dont le concours s'avérera crucial pour assurer le succès du Programme d'action, y compris dans le cadre de partenariats transparents, efficaces et responsables entre secteurs public et privé.

## **IV. Objectifs**

21. Le Programme d'action de Vienne a pour objectif général de répondre de façon plus cohérente aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral qui résultent de leur enclavement, de leur éloignement et des contraintes géographiques qui sont les leurs. Il vise ainsi à accroître le taux de la croissance d'une manière durable et qui profite à tous, ce qui peut contribuer à éliminer la pauvreté en parvenant à mettre fin à la pauvreté extrême. Il conviendrait donc, pendant la période allant jusqu'à 2024, de s'employer à créer et à développer des systèmes efficaces de transit, à développer les transports, à améliorer

la compétitivité de ces pays, à favoriser l'expansion de leurs échanges, à opérer une transformation structurelle de leur économie, à entretenir la coopération régionale et à favoriser une croissance économique et un développement durable qui profitent à tous afin de réduire la pauvreté, d'accroître la résilience, de combler les écarts économiques et sociaux et, à terme, de désenclaver ces pays.

22. Les objectifs à atteindre sont les suivants:
- a) Assurer et favoriser un accès effectif à la mer des pays en développement sans littoral, à un coût abordable et sans entrave, par tous les moyens de transport, selon le principe de la liberté de transit et à l'aide d'autres mesures, conformément aux règles applicables du droit international;
  - b) Réduire les coûts des transactions commerciales et les coûts de transport et améliorer les services liés au commerce international par la simplification et la normalisation de la réglementation, de façon à accroître la compétitivité des exportations des pays en développement sans littoral et à réduire le coût des importations, et favoriser ainsi un développement économique rapide qui profite à tous;
  - c) Créer des réseaux de transport en transit suffisants et construire les tronçons manquants pour desservir les pays en développement sans littoral;

- d) Appliquer correctement les instruments juridiques bilatéraux, régionaux et internationaux et renforcer l'intégration régionale;
- e) Encourager la croissance et accroître la participation aux échanges à l'échelle mondiale, par une transformation structurelle de l'économie découlant de l'amélioration des capacités productives, la création de valeur ajoutée, la diversification des exportations et la réduction de la dépendance à l'égard des produits de base;
- f) Augmenter et renforcer le soutien international apporté aux pays en développement sans littoral afin de répondre aux besoins suscités par l'enclavement et de surmonter les problèmes qui en découlent, en vue d'éliminer la pauvreté et de promouvoir le développement durable.

## **V. Priorités d'action**

Priorité 1: Questions fondamentales de politique en matière de transit.

Priorité 2: Développement et entretien de l'infrastructure:

- a) Infrastructure de transport;
- b) Infrastructure énergétique et infrastructure relative à l'informatique et aux communications.

Priorité 3: Commerce international et facilitation du commerce:

- a) Commerce international;
- b) Facilitation du commerce.

Priorité 4: Intégration et coopération régionales.

Priorité 5: Transformation structurelle de l'économie.

Priorité 6: Moyens de mise en œuvre.

### **Priorité 1: Questions fondamentales de politique en matière de transit**

- 23. La liberté de transit et les équipements de transit jouent un rôle essentiel dans le développement général des pays en développement sans littoral. Pour pouvoir s'intégrer pleinement au système du commerce mondial, ces pays ont besoin d'avoir accès à la mer, conformément au droit international applicable.
- 24. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles et des formalités doivent être encouragées par l'application intégrale et effective des conventions internationales sur le transport et le transit et des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux. Les dispositions bilatérales ne doivent pas être moins favorables que celles prévues par les normes visées dans les conventions internationales et les pratiques optimales en vigueur. Pour les travaux engagés dans ce domaine, il convient de continuer de prendre pour guide l'Accord sur la facilitation des échanges adopté par consensus à la neuvième

Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, tenue à Bali (Indonésie) en décembre 2013. La coopération relative aux politiques et à la réglementation applicables au transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins est une condition essentielle d'un règlement efficace et intégré des problèmes qui se posent au commerce transfrontière et au transport en transit. Cette coopération doit être favorisée dans l'intérêt mutuel des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. La participation effective des principales parties prenantes, tant publiques que privées, est indispensable pour pouvoir mieux faciliter le transit. Il importe de favoriser la libre circulation des personnes entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins par la mise en place d'un système simplifié et harmonisé de visas réservés aux conducteurs des véhicules intervenant dans les transports internationaux (de marchandises ou de voyageurs).

25. Les objectifs proposés sont les suivants:
- a) Réduire le temps de passage dans les couloirs de transit de façon à ce que les marchandises parcourent de 300 à 400 kilomètres toutes les 24 heures;
  - b) Réduire nettement le délai de passage des frontières terrestres;
  - c) Améliorer nettement la connectivité intermodale en sorte que les transbordements du wagon au camion

et vice versa et les transbordements du bateau au wagon ou au camion et vice versa soient menés avec diligence.

26. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont les suivantes:
- a) Entreprendre d'adhérer sans tarder aux conventions internationales, régionales et sous-régionales et aux autres instruments juridiques relatifs au transport en transit et à la facilitation du commerce et de les ratifier;
  - b) Veiller à l'application effective des conventions internationales et régionales et des accords bilatéraux applicables au transport en transit et à la facilitation du commerce, notamment en vue de réduire le coût et la durée du transport;
  - c) Améliorer la coordination et la coopération entre les administrations nationales responsables du contrôle des frontières et des formalités douanières, et avec les administrations concernées dans les pays de transit. À cet égard, les pays de transit sont encouragés à échanger des informations avec les pays en développement sans littoral concernant toutes modifications apportées à la réglementation et aux procédures relatives au transit, dès que possible, avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux commerçants et aux autres parties intéressées d'en prendre connaissance;

- d) **Instaurer, si besoin, un mécanisme bilatéral ou régional efficace pour éliminer les goulets d'étranglement ou autres obstacles à l'application des accords bilatéraux, régionaux ou multilatéraux et éviter de maintenir, d'établir ou d'adopter des accords bilatéraux ou régionaux fixant des quotas ou autres restrictions quantitatives au transit international;**
- e) **Encourager la simplification, la transparence et l'harmonisation des lois et des règlements administratifs relatifs aux systèmes de transit par tous les moyens de transport, notamment au passage des frontières, aux services consulaires, aux formalités douanières et à l'élimination des points de contrôle intérieurs;**
- f) **Mettre en place des systèmes logistiques efficaces en normalisant les mesures incitant à rendre les opérations de transport et de transit efficaces, en encourageant la concurrence et en éliminant progressivement les pratiques contraires à la concurrence telles que les cartels et les systèmes de mise sur liste d'attente, chaque fois que possible;**
- g) **Favoriser la participation des associations professionnelles de transporteurs routiers et ferroviaires et de bateliers à des projets de partenariat public-privé et aux partages de connaissances et appliquer les initiatives et pratiques de coopération en matière de transit qui se sont avérées**

fructueuses dans diverses régions du monde;

- h) Collaborer à l'échange de données relatives au commerce et au transport afin d'accélérer et d'optimiser les formalités aux frontières;
- i) Les pays en développement sans littoral devraient formuler une politique nationale en matière de transit et s'employer à l'appliquer, en vue de créer un comité national ayant l'autorité voulue et d'obtenir la participation de tous les acteurs.

27. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:

- a) Aider les pays en développement sans littoral et de transit à appliquer les conventions et accords internationaux relatifs à la facilitation du transit et soutenir des initiatives qui encouragent la coopération en matière de transit, réduisent les coûts de transit et instaurent des mécanismes logistiques efficaces;
- b) Aider les pays en développement sans littoral et de transit à se doter de régimes multilatéraux de transport en transit viables et efficaces avec le concours des parties prenantes publiques et privées et encourager et faciliter l'échange de pratiques optimales concernant les activités menées, les politiques et les initiatives;



- c) Encourager les organisations régionales et sous-régionales à apporter un soutien technique et financier aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit pour les aider à appliquer les initiatives favorisant la coopération en matière de transit.

## **Priorité 2: Développement et entretien de l'infrastructure**

28. La modernisation de l'équipement joue un rôle essentiel dans la réduction du coût du développement pour les pays en développement sans littoral. Le développement et l'entretien des moyens de transport en transit, de l'infrastructure informatique, de l'infrastructure des communications et de l'infrastructure énergétique sont indispensables pour aider ces pays à réduire le coût élevé des échanges, améliorer leur compétitivité et s'intégrer pleinement au marché mondial.

### **a) Infrastructure de transport**

29. Malgré les améliorations apportées à l'infrastructure de transport dans les pays en développement sans littoral, la qualité médiocre et les lacunes de l'équipement restent des obstacles majeurs à la mise en place de systèmes de transport en transit viables et fiables. Dans de nombreux pays en développement sans littoral, cette infrastructure physique – réseau ferré, réseau routier, ports secs, voies navigables intérieures, oléoducs

et aéroports – est insuffisante, les règles et procédures sont rarement harmonisées, et les investissements transfrontières et la participation du secteur privé demeurent très limités. Les raccordements physiques des pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux de transport sont loin de répondre aux attentes. Leur efficacité logistique dans le domaine de l'infrastructure de transport est inférieure à celle d'autres pays. Il convient de régler au plus vite le problème des tronçons manquants et de mettre à niveau les routes, voies ferrées et voies d'eau navigables de façon à assurer la continuité et l'efficacité des moyens de transport dans les pays concernés et de part et d'autre de leurs frontières. L'amélioration et l'entretien de l'équipement existant sont indispensables. Quant au transport multimodal, les chemins de fer sont importants pour les pays en développement sans littoral qui exportent généralement des produits de base volumineux. Le transport ferroviaire devrait être encouragé partout où son utilisation est viable et où un réseau existe déjà.

30. L'ampleur des ressources nécessaires pour investir dans le développement et l'entretien de l'infrastructure demeure un problème de taille. Les projets d'infrastructure exigent une coopération internationale, régionale, sous-régionale et bilatérale, l'allocation de parts plus importantes des budgets nationaux, l'octroi effectif d'une aide internationale au développement, des financements multilatéraux consacrés à la mise en place et à l'entretien

de l'infrastructure, ainsi que le renforcement du rôle du secteur privé. Il faut, en même temps, d'importants investissements en matière de renforcement des capacités, de réforme juridique et réglementaire et de refonte des politiques afin de créer des conditions propices à des investissements plus importants dans l'infrastructure de la part des secteurs public et privé. Il est important d'aider les pays en développement sans littoral à élaborer des projets d'infrastructure à grande échelle qui soient susceptibles d'être financés et à étudier, à cet effet, des mécanismes de financement novateurs faisant intervenir des partenariats public-privé, le cas échéant.

31. Les objectifs proposés sont les suivants:
  - a) Améliorer considérablement la qualité des routes, notamment en augmentant la part des voies bitumées, conformément aux normes nationales;
  - b) Moderniser et élargir le réseau de chemin de fer dans les pays en développement sans littoral qui en ont besoin;
  - c) Terminer les tronçons manquants sur le réseau routier et ferroviaire régional de transport.
32. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont les suivantes:
  - a) Élaborer et appliquer des politiques nationales complètes de développement et d'entretien de l'infrastructure couvrant

tous les modes de transport, et veiller à ce qu'elles soient bien coordonnées avec celles des pays de transit là où les réseaux sont raccordés;

- b) Collaborer en vue de favoriser des systèmes de transit viables et résistants, notamment par des travaux réguliers de modernisation et d'entretien, la mise en place de couloirs le long des grandes voies de transit, l'ouverture d'un guichet unique aux frontières, et la promotion des économies d'échelle applicables aux transports grâce au développement du transport intermodal, aux ports secs ou aux dépôts intérieurs de dédouanement, aux installations de transbordement et à des pôles logistiques de même type dans l'arrière-pays;
- c) Travailler à l'harmonisation de l'écartement des voies ferrées afin de faciliter la connectivité régionale quand c'est possible, au renforcement des capacités de transbordement et à l'élargissement des programmes de formation et d'échanges de personnel entre administrations ferroviaires nationales;
- d) Encourager l'instauration d'un régime multilatéral et régional de délivrance de permis de circulation routière, mettre en place des régimes bilatéraux de libre circulation routière pour le transit et élargir les systèmes multilatéraux de quotas entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit;

- e) Libéraliser progressivement les services de transport routier aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional, en tenant compte des caractéristiques des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit;
- f) Encourager le développement de pôles logistiques internationaux;
- g) Élaborer les politiques et les réglementations nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé au développement de l'infrastructure et pour instaurer un climat susceptible d'attirer l'investissement direct étranger;
- h) Promouvoir les partenariats public-privé pour le développement et l'entretien de l'infrastructure de transport et pour en assurer la viabilité;
- i) Développer les réseaux de transport intérieur, y compris l'infrastructure auxiliaire, comme les routes carrossables par tous les temps et les infrastructures situées le long des voies ferrées et des rivières, afin d'assurer la sécurité des routes et des voies ferrées, et faire participer les entreprises locales à ces travaux sur les réseaux routiers et ferrés en vue de créer des couloirs de développement sur ces axes.

33. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:

- a) Aider les pays en développement sans littoral à développer et entretenir leur infrastructure, et aider les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à échanger leurs données d'expérience en matière de développement des transports en transit;
- b) Encourager les banques multilatérales et les banques régionales de développement à aider davantage, dans le cadre de leur mandat respectif, les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à investir dans le développement des transports;
- c) Continuer de fournir aux pays en développement sans littoral l'assistance dont ils ont besoin pour terminer les tronçons manquants sur les réseaux routier et ferroviaire.

**b) Infrastructure énergétique et infrastructure relative à l'informatique et aux communications**

34. L'infrastructure énergétique et l'accès, d'un commun accord, à des sources d'énergie renouvelables et fiables à un coût abordable sont d'une importance cruciale pour moderniser les systèmes informatiques et les communications et les systèmes de transit, réduire les délais de prestation des services et renforcer les capacités de production nécessaires à une croissance économique

soutenue et au développement durable. À cet égard, il y a lieu de souligner l'importance de l'initiative du Secrétaire général intitulée "Énergie durable pour tous". Dans cet esprit, il conviendra de soutenir les activités menées à l'échelle régionale, notamment la création de centres régionaux de valorisation des énergies renouvelables et d'amélioration des rendements énergétiques, qui auront un grand poids dans ce contexte.

35. L'informatique et les communications contribuent à une croissance durable qui profite à tous car elles accroissent la productivité dans tous les secteurs, facilitent l'expansion du marché au-delà des frontières, permettant ainsi de réaliser des économies d'échelle, font baisser les coûts et facilitent l'accès aux services, notamment à l'infrastructure à haut débit, et à l'information grâce aux médias mondiaux comme Internet, ce qui augmente la participation du public à la gouvernance, favorise le respect du principe de responsabilité et renforce la transparence. Cependant, les pays en développement sans littoral peinent à mettre en place l'infrastructure nécessaire et à faire évoluer leurs politiques à cet égard. Calculés en proportion du revenu national brut, les coûts de l'accès au haut débit sont beaucoup plus élevés dans les pays en développement sans littoral que dans les pays côtiers qui sont à proximité des câbles sous-marins. En raison de l'exiguïté de leurs marchés, l'absence de réglementation harmonisée à l'échelle régionale fait obstacle à la baisse du coût des

services dans le domaine de l'informatique et des communications ainsi qu'à l'expansion de leur couverture géographique.

36. Les objectifs proposés sont les suivants:
- a) Étendre et améliorer, selon qu'il conviendra, l'infrastructure de production, de transmission et de distribution de formes modernes et renouvelables d'énergie en milieu rural et urbain;
  - b) Tous les pays en développement sans littoral devraient universaliser le haut débit;
  - c) Promouvoir le libre et plein accès à Internet pour tous;
  - d) Les pays en développement sans littoral devraient s'employer activement à combler le fossé numérique.
37. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral et les pays de transit sont les suivantes:
- a) Renforcer leur collaboration pour ce qui est de promouvoir le commerce et le transit transfrontières de l'énergie par le biais de lignes de transmission vers des pays tiers;
  - b) Les pays en développement sans littoral devraient élaborer des politiques énergétiques nationales visant à favoriser l'énergie moderne, fiable et renouvelable, en vue de renforcer sensiblement les capacités de production, de commerce et de distribution afin de garantir l'accès universel à l'énergie et de transformer leur économie;



- c) Collaborer en vue de moderniser les installations de transit et de transport, les douanes et autres infrastructures aux frontières, en tirant pleinement parti des technologies de l'information et des communications;
- d) Continuer d'améliorer et d'harmoniser les cadres juridiques et réglementaires;
- e) Les pays en développement sans littoral devraient définir une politique nationale en matière de haut débit afin d'améliorer l'accès aux câbles internationaux de fibres optiques à forte capacité et aux réseaux principaux de haut débit;
- f) Les pays en développement sans littoral devraient s'employer à développer leur secteur tertiaire en étoffant l'infrastructure relative à l'informatique et aux communications et en l'intégrant à tous les domaines importants afin de favoriser la compétitivité, l'innovation et la participation de l'ensemble de la population, de réduire le temps et le coût du transit et de moderniser les équipements de transit et de douane;
- g) Encourager le raccordement des réseaux numériques nationaux afin que les pays éloignés des câbles sous-marins puissent aussi avoir accès au haut débit à un coût raisonnable et développer les télécommunications et les services connexes de façon à favoriser des services de télécommunication abordables, accessibles et de qualité.

38. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:
- a) Aider les pays en développement sans littoral dans les efforts qu'ils déploient pour développer les secteurs de l'énergie et de l'informatique et des communications;
  - b) Encourager des investissements à bon rendement énergétique dans les pays en développement sans littoral et faciliter le passage à une économie verte;
  - c) Aider les pays en développement sans littoral à promouvoir leurs politiques nationales de généralisation du haut débit et à mettre en place l'infrastructure nécessaire;
  - d) Renforcer les capacités des pays en développement sans littoral d'utiliser des technologies informatiques modernes et d'un coût abordable;
  - e) Continuer d'appuyer les efforts déployés par les pays en développement sans littoral avec leurs pays de transit pour faciliter l'accès à l'informatique et aux communications ainsi que le transfert de compétences, de connaissances et de technologies, à des conditions arrêtées d'un commun accord, afin de développer et d'entretenir les infrastructures et d'en assurer la viabilité.

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

### **a) Commerce international**

39. Pour accroître leur compétitivité et assurer leur développement économique, il est crucial que les pays en développement sans littoral s'intègrent mieux aux marchés mondiaux et aux chaînes de valeur mondiales. Les produits exportés par les pays en développement sans littoral peuvent être moins compétitifs du fait des coûts de transport supplémentaires, et les producteurs de ces pays peuvent ainsi voir leurs recettes diminuées. Les exportations de bon nombre de ces pays dépendent de plus en plus d'un nombre limité de produits, notamment des produits agricoles et des ressources minérales. Les politiques et mesures à adopter en priorité, avec l'appui des partenaires de développement, devraient viser à diversifier la production et les exportations des pays en développement sans littoral et à renforcer leur productivité et leur compétitivité, afin qu'ils tirent pleinement parti du système commercial multilatéral.
40. L'interdépendance du commerce, des investissements et de la production au niveau mondial ne cessant de s'accroître, la part des chaînes de valeur mondiales dans le commerce international augmente également. Les pays en développement sans littoral n'ont pas été en mesure de participer pleinement aux chaînes de valeur régionales et mondiales. En trouvant leur place dans les chaînes mondiales,

ils pourraient mieux s'intégrer aux marchés mondiaux, accroître leur compétitivité et devenir d'importants maillons des chaînes de production et de distribution.

41. Les services sont des éléments importants pour favoriser le commerce de marchandises et la participation effective au commerce international et aux chaînes de valeur mondiales. Des services efficaces renforcent la productivité, réduisent le coût des échanges et favorisent la création d'emplois. Il convient par conséquent d'aider les pays en développement sans littoral à augmenter la part des services dans leurs économies et leurs exportations, notamment à l'aide de politiques favorables.
42. L'une des principales causes de la marginalisation des pays en développement sans littoral dans le système commercial international est le coût élevé des transactions commerciales. Il a été constaté dans le Consensus de Monterrey issu de la Conférence internationale sur le financement du développement<sup>15</sup> qu'un accès accru et prévisible à tous les marchés était indispensable aux exportations des pays en développement, notamment ceux dépourvus de littoral. Conformément aux engagements figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha adoptée à la quatrième Conférence

15 *Rapport de la Conférence internationale sur le financement du développement, Monterrey (Mexique), 18-22 mars 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente: F.02.II.A.7), chap. I, résolution I, annexe.

ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce<sup>16</sup> et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations commerciales menées dans le cadre du Cycle de Doha pour le développement, devraient se concentrer sur les besoins et les intérêts des pays en développement, en particulier les pays sans littoral et de transit. Compte tenu de l'essor que connaît la croissance du commerce Sud-Sud, d'autres pays en développement pourraient être d'importantes destinations pour les produits des pays en développement sans littoral, ainsi que des sources précieuses d'investissement étranger direct.

43. Les ministres du commerce qui ont participé à la neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, tenue à Bali (Indonésie) en décembre 2013, ont adopté par consensus un ensemble de déclarations et d'instruments, dont l'Accord sur la facilitation des échanges, qui clarifie et précise les articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 dans le but d'accélérer encore le mouvement et le passage en douane des marchandises, notamment des marchandises en transit. L'Accord sur la facilitation des échanges et sa mise en œuvre rapide dans le cadre du paquet de Bali sont importants au regard de la facilitation des échanges pour les pays en développement sans littoral. Il comprend aussi des dispositions importantes sur l'assistance technique et

16 Voir A/C.2/56/7, annexe.

le renforcement des capacités visant à aider les pays en développement sans littoral à le mettre en œuvre concrètement.

44. Les objectifs proposés sont les suivants:
- a) Accroître nettement la participation des pays en développement sans littoral au commerce mondial en s'employant surtout à accroître sensiblement leurs exportations;
  - b) Accroître nettement la part de la valeur ajoutée et de la transformation manufacturière, selon qu'il convient, dans les exportations des pays en développement sans littoral, afin de diversifier sensiblement les marchés et produits;
  - c) Continuer de resserrer les liens économiques et financiers entre les pays en développement sans littoral et d'autres pays de la même région de manière à augmenter progressivement et systématiquement leur part dans le commerce intrarégional;
  - d) Inviter les États Membres à tenir compte des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral dans toutes les négociations commerciales internationales.
45. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral sont les suivantes:

- a) Mettre au point une stratégie commerciale nationale fondée sur les avantages comparatifs de chaque pays et sur les possibilités qui se présentent à l'échelle régionale et mondiale;
  - b) Intégrer des politiques commerciales dans les stratégies nationales de développement;
  - c) Améliorer le contexte économique afin d'aider les entreprises nationales à s'intégrer dans les chaînes de valeur régionales et mondiales;
  - d) Promouvoir des politiques visant à aider les entreprises nationales, en particulier les petites et moyennes entreprises, à mieux participer au commerce international;
  - e) Exploiter au mieux les arrangements commerciaux préférentiels bilatéraux et régionaux dans l'optique de renforcer l'intégration régionale et mondiale;
  - f) Mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à accroître fortement la diversification de l'économie et des exportations ainsi que la valeur ajoutée.
46. Les mesures que doivent prendre les pays en développement de transit sont les suivantes:
- a) Promouvoir l'investissement dans les pays en développement sans littoral en vue d'augmenter la capacité productive et commerciale de ces derniers et de les aider à participer aux arrangements commerciaux régionaux;

- b) Améliorer l'accès aux marchés des produits qui proviennent des pays en développement sans littoral en éliminant les obstacles non tarifaires arbitraires ou injustifiés qui ne sont pas conformes aux règles de l'Organisation mondiale du commerce;
  - c) Les pays de transit et les pays en développement sans littoral devraient mener des études sur la compétitivité et les coûts de la logistique à l'aide de méthodes internationalement reconnues.
47. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:
- a) Appuyer les efforts déployés par les pays en développement sans littoral pour diversifier leurs exportations, s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales et régionales et participer efficacement aux négociations commerciales multilatérales;
  - b) Examiner la question des mesures non tarifaires et atténuer ou éliminer les obstacles non tarifaires arbitraires ou injustifiés, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas conformes aux règles de l'Organisation mondiale du commerce;
  - c) Promouvoir de concert avec les partenaires de développement une meilleure intégration des petites et moyennes entreprises dans le commerce international, en renforçant, s'il y a lieu, les institutions d'appui au commerce,



en stimulant la compétitivité, en créant des espaces de concertation entre les secteurs privé et public, en encourageant la formation technique et professionnelle et le renforcement des capacités et en créant des liens entre les marchés au moyen de plateformes d'entreprise à entreprise;

- d) Promouvoir la diffusion et l'utilisation de technologies adaptées et respectueuses de l'environnement, selon des conditions convenues d'un commun accord, notamment par des investissements ou des projets de coopération visant à favoriser la diversification économique et le développement durable, selon qu'il convient;
- e) Offrir l'assistance technique appropriée aux pays en développement sans littoral et les aider à renforcer leurs capacités pour leur permettre d'achever le processus d'adhésion à l'Organisation mondiale du commerce, de s'acquitter de leurs engagements et de s'intégrer dans le système commercial multilatéral;
- f) Continuer de fournir aux pays en développement sans littoral une aide au commerce, conformément aux directives de l'Organisation mondiale du commerce.

## **b) Facilitation du commerce**

48. Les obstacles immatériels, les retards et pertes d'efficacité liés au passage des frontières

et à la circulation dans les ports, notamment les procédures douanières et les formalités, le manque de fiabilité des services de logistique, la fragilité des institutions et, plus généralement, l'insuffisance des capacités humaines et productives continuent de rendre les transports onéreux. Ces difficultés sont au cœur de la marginalisation persistante de nombreux pays en développement sans littoral. La poursuite de la simplification et de l'harmonisation des procédures et formalités relatives aux douanes et au transit, la transparence, ainsi qu'une gestion plus efficace des frontières et la coordination des administrations intervenant dans le dédouanement des marchandises, devraient avoir des répercussions concrètes et directes sur la réduction du coût des échanges commerciaux et accélérer les activités commerciales de ces pays et en stimuler la compétitivité. Une telle facilitation du commerce les aiderait à accroître la compétitivité de leurs exportations de biens et services.

49. Dans de nombreux pays en développement sans littoral, les capacités humaines et institutionnelles demeurent à maints égards insuffisantes, notamment dans les entités chargées des douanes et des frontières, dans les organismes liés au transport en transit et dans les négociations commerciales, la mise en œuvre des accords de transit et de facilitation du commerce, notamment l'Accord de facilitation de l'Organisation mondiale du commerce, d'où une application laissant à

désirer. La fourniture d'une assistance technique et l'amélioration des services logistiques liés au commerce et au transit ont une importance capitale pour ce qui est de permettre aux pays en développement sans littoral de participer pleinement aux négociations commerciales multilatérales, d'en bénéficier et d'appliquer au mieux les politiques et la réglementation visant à faciliter les transports et le commerce et à diversifier leurs exportations.

50. Les objectifs proposés sont les suivants:
- a) Simplifier et rationaliser considérablement les procédures de passage des frontières, dans l'objectif de réduire les retards accumulés dans les ports et aux frontières;
  - b) Améliorer les installations de transit et leur efficacité en vue de réduire les coûts de transaction;
  - c) Veiller à la publication et à la mise à jour de tous les règlements, formalités et procédures relatives au trafic en transit, conformément à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce.
51. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral sont les suivantes:
- a) Créer ou renforcer, selon qu'il conviendra, des comités nationaux sur la facilitation du commerce, avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, y compris le secteur privé;

- b) Appliquer et diffuser les initiatives de facilitation du commerce, telles que l'inspection unique, le guichet unique de présentation des pièces exigées, le paiement électronique, la transparence et la modernisation des postes frontière et des services douaniers;
  - c) Mettre en place un système intégré de gestion des formalités aux frontières et s'efforcer d'établir des guichets uniques aux frontières entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit, le cas échéant, afin de permettre le traitement commun des formalités juridiques et réglementaires, en vue de réduire le délai imposé au passage des frontières, et en utilisant au mieux les instruments de facilitation du commerce mis au point par les organisations internationales pour renforcer les capacités nationales;
  - d) Veiller à ce que le secteur privé, notamment les partenariats public-privé et les associations professionnelles de transporteurs, soient pleinement représentés dans les initiatives et politiques de facilitation du commerce et élaborer les politiques et cadres réglementaires nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé.
52. Les mesures que doivent prendre les pays en développement de transit sont les suivantes:

- a) Veiller à ce que les initiatives de facilitation du commerce, notamment l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, soient élaborées et appliquées en collaboration avec les pays en développement sans littoral dans tous les domaines pertinents;
- b) Poursuivre l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des documents à présenter et des formalités de douane et de passage des frontières; améliorer la collaboration et la coopération entre les diverses administrations des douanes et de police des frontières; encourager les transactions électroniques et la présentation anticipée des déclarations douanières; mettre en place des systèmes d'inspection des risques et d'opérateurs économiques agréés; améliorer la transparence, la prévisibilité et la cohérence des activités douanières; et établir un guichet unique aux postes frontière, selon qu'il convient, un contrôle douanier commun et des inspections communes aux frontières et autres formes de gestion intégrée aux points d'accès aux pays en développement sans littoral;
- c) Partager les pratiques optimales de gestion des douanes, des frontières et des couloirs de transit et encourager l'application de mesures de facilitation du commerce aux niveaux mondial, régional, sous-régional et sur l'axe Sud-Sud, notamment dans le secteur privé;

- d) Utiliser pleinement les instruments de facilitation du commerce mis au point par des organisations internationales en vue de renforcer les capacités nationales et de garantir un passage sûr et sans encombre aux frontières, notamment en appliquant effectivement les normes internationales existantes et en suivant les pratiques optimales en matière de transit douanier et de sûreté et sécurité des chaînes de transport;
  - e) Assurer la transparence des formalités au passage des frontières, aux douanes, dans la réglementation du transport en transit, et concernant les droits et frais à payer, et accorder un traitement non discriminatoire aux pays en développement sans littoral afin de garantir la liberté de transit des marchandises.
53. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:
- a) Fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance dans le domaine de la facilitation du commerce, conformément à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce, qui a été adopté par consensus à Bali (Indonésie) en décembre 2013 à la neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, et encourager les organisations internationales à aider les pays en développement sans littoral

à déterminer leurs besoins concernant l'application dudit Accord et la mise en œuvre des mesures pertinentes de facilitation du commerce;

- b) Appuyer les activités, notamment la facilitation du commerce, visant à simplifier, rationaliser, normaliser et harmoniser les procédures d'importation, d'exportation et de douane;
- c) Encourager l'échange de données d'expérience et de pratiques optimales concernant la facilitation du commerce en vue de créer des conditions permettant d'appliquer des régimes multinationaux de garantie du passage en douane, au moyen d'accords internationaux sur le transit ou d'accords régionaux fonctionnels;
- d) Encourager le renforcement des capacités, notamment grâce à des programmes de formation dans le domaine des douanes, du passage aux frontières et du transport;
- e) Appuyer une initiative régionale d'aide pour le commerce en vue de promouvoir l'intégration commerciale des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit.

#### **Priorité 4: Intégration et coopération régionales**

- 54. Améliorer le maillage dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'informatique ne peut se faire sans une étroite coopération

avec les pays de transit. L'infrastructure, les échanges et les cadres réglementaires, ainsi que la stabilité politique des pays voisins, ont des répercussions majeures sur le commerce extérieur des pays en développement sans littoral, pour lesquels les coûts d'accès aux marchés internationaux dépendent non seulement de leurs propres réalités géographiques, politiques, infrastructure et procédures administratives mais également de celles de leurs voisins. Par conséquent, c'est grâce à l'intégration régionale et à des politiques régionales cohérentes et harmonisées qu'on pourra améliorer le maillage du transport en transit, intensifier le commerce intrarégional et mettre en place une réglementation commune, prévoir la coopération des services de contrôle des frontières et harmoniser les procédures douanières afin d'élargir les marchés régionaux.

55. Il faut promouvoir une véritable intégration régionale de façon à élargir la coopération entre les pays à d'autres domaines que le commerce et la facilitation du commerce, en y incluant l'investissement, la recherche et le développement, ainsi que les politiques propres à accélérer le développement industriel et le maillage au niveau régional. Ainsi, il sera plus facile d'apporter des changements structurels et de favoriser la croissance économique dans les pays en développement sans littoral, et de relier collectivement les régions aux marchés mondiaux, ce qui permettra d'améliorer la compétitivité et de tirer le plus grand profit de la mondialisation. Pour que les partenaires de



coopération tirent mutuellement parti de leurs différentes expériences, il convient de recenser, d'échanger et de diffuser les meilleures pratiques.

56. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral sont les suivantes:
  - a) Promouvoir l'intégration régionale en renforçant le commerce, les transports, les communications et les réseaux de distribution d'énergie au niveau régional;
  - b) Promouvoir l'harmonisation des politiques régionales pour renforcer la synergie, la compétitivité et les chaînes de valeur régionales;
  - c) Renforcer la participation des pays en développement sans littoral aux cadres d'intégration bilatéraux et régionaux.
57. Les pays en développement de transit devraient contribuer à une meilleure intégration régionale en adoptant une stratégie cohérente de développement de l'infrastructure régionale, des mesures de facilitation du commerce et des accords commerciaux régionaux, notamment la mise en place de systèmes efficaces et efficients de garantie de douane pour aider les pays en développement sans littoral à surmonter les contraintes dues à l'absence d'accès à la mer.
58. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:
  - a) Appuyer les initiatives des pays en développement sans littoral et de leurs

partenaires (les pays de transit) visant à renforcer l'intégration régionale, en élaborant et en exécutant de grands projets et des accords de transport régionaux pour faciliter les mouvements transfrontières de marchandises et de personnes;

- b) Encourager la poursuite du processus d'intégration régionale des pays en développement sans littoral;
- c) Mettre en commun les meilleures pratiques en matière de promotion de l'intégration régionale.

## **Priorité 5: Transformation des structures de l'économie**

59. De nombreux pays en développement sans littoral sont encore tributaires de quelques produits d'exportation qui ont souvent une faible valeur ajoutée. Pour que ces pays puissent utiliser pleinement leur potentiel en matière d'exportation et de commerce, il est important de prendre des mesures susceptibles de promouvoir une transformation structurelle et économique qui permette de réduire l'impact négatif des désavantages géographiques et des chocs externes, de créer des emplois et, à terme, de conduire à l'élimination de la pauvreté et d'assurer une croissance rapide, durable et profitant à tous. L'accroissement de la valeur ajoutée et la diversification économique sont essentiels pour transformer les structures de l'économie. Le renforcement

des capacités institutionnelles et la valorisation des ressources humaines sont également importants pour les pays en développement sans littoral.

60. L'amélioration des capacités de production des pays en développement sans littoral – y compris leur contribution aux chaînes de valeur régionales et mondiales – leur permettrait d'atteindre un triple objectif, à savoir créer des emplois mieux rémunérés, accroître leurs recettes et réduire l'essentiel de leurs exportations de produits de base. Les exportations de produits à forte valeur ajoutée et peu volumineux sont essentielles pour ces pays. À cet égard, il importe d'accorder la place qui convient au développement de l'industrie, de l'agriculture et du secteur des services, notamment la finance, l'informatique et les communications et le tourisme, selon qu'il convient compte tenu de la situation particulière de chaque pays. Le tourisme, source d'emplois et de devises étrangères, peut jouer un rôle important dans le renforcement du secteur économique.
61. La science, la technologie et l'innovation sont déterminantes si l'on veut apporter des transformations économiques structurelles, renforcer les moyens de production et créer de la valeur ajoutée. Des politiques nationales appropriées, un soutien international et des investissements étrangers directs sont nécessaires pour les rendre plus facilement accessibles, et les pays en développement

sans littoral devraient encourager l'investissement dans la science, la technologie et l'innovation au service du développement durable.

62. Le secteur privé contribue à la croissance économique et à l'élimination de la pauvreté en renforçant le potentiel productif, en créant des emplois décents et en encourageant l'innovation, la diversification économique et la concurrence. Dans les pays en développement sans littoral, le secteur privé est activement engagé dans les activités liées au transit et à la facilitation du commerce; c'est le cas des commerçants, des transitaires, des assureurs et des transporteurs, et ce secteur est également une source importante de recettes fiscales et d'investissements intérieurs ainsi qu'un partenaire de l'investissement étranger direct. Les partenariats public-privé peuvent jouer un rôle important dans le développement des infrastructures.
63. Les objectifs proposés sont les suivants:
- a) Accroître la valeur ajoutée dans les secteurs manufacturier et agricole, de façon à parvenir à la croissance sans exclusion et au développement durable;
  - b) Diversifier davantage l'économie et les exportations;
  - c) Promouvoir la croissance axée sur les services, y compris le tourisme, en vue d'en accroître la contribution à l'économie nationale;

- d) Encourager les flux d'investissements étrangers directs en faveur des secteurs à forte valeur ajoutée.
64. Les mesures que doivent prendre les pays en développement sans littoral sont les suivantes:
- a) Définir une stratégie de transformation structurelle de leur économie pour accroître le recours à la science, à la technologie et à l'innovation, la diversification des exportations, la productivité, l'efficacité et la compétitivité dans les secteurs agricole, manufacturier et des services, notamment le tourisme;
  - b) Encourager les solutions novatrices, la création d'entreprises et l'utilisation de technologies modernes rentables et adaptées sur le plan local, en mettant l'accent sur les secteurs tels que l'agriculture, les transports, l'information et les communications, la finance, l'énergie, la santé, l'approvisionnement en eau et l'assainissement, et l'éducation, ainsi que sur la formation de partenariats publics et privés efficaces;
  - c) Constituer une masse critique de capacités productives viables et compétitives dans les secteurs manufacturier, agricole et des services;
  - d) Promouvoir des stratégies permettant d'attirer les investissements étrangers directs en créant un environnement porteur, en vue d'accroître la valeur

ajoutée, la capacité de production et l'infrastructure de transport en transit, et de compléter les tronçons manquants pour relier les pays en développement sans littoral à l'intérieur des réseaux régionaux;

- e) Prendre des mesures pour moderniser le secteur des services en renforçant les liens entre les intermédiaires financiers, les industries créatives et les services commerciaux, juridiques et techniques, ainsi qu'en leur sein;
- f) Créer des pôles industriels tels que des zones franches industrielles et des centres d'excellence régionaux afin d'encourager la formation de réseaux de connaissances et plus généralement de liens entre entreprises;
- g) Donner la priorité au développement du secteur privé, en particulier aux petites et moyennes entreprises;
- h) Définir une politique industrielle qui tienne compte de la nécessité d'améliorer l'accès au crédit, de développer les capacités humaines nécessaires et d'investir dans l'infrastructure économique d'appui afin de renforcer encore le secteur privé;
- i) Renforcer au besoin la politique de la concurrence afin d'encourager l'activité des entreprises et de rendre plus solide le cadre juridique et réglementaire nécessaire, et créer des conditions macroéconomiques qui peuvent faciliter le développement du secteur privé;

- j) Utiliser le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral pour le partage des données d'expérience, des connaissances, des travaux de recherche et d'autres ressources sur les questions liées au commerce, au transit, au transport et au renforcement des capacités. Ceux qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral.
65. Les mesures que doivent prendre les partenaires de développement sont les suivantes:
- a) Aider les pays en développement sans littoral à améliorer leurs capacités de production et à parvenir à la diversification économique;
  - b) Contribuer aux efforts déployés par les pays en développement sans littoral pour partager les technologies novatrices, les connaissances scientifiques, le savoir-faire technique et les meilleures pratiques;
  - c) Aider les pays en développement sans littoral à accroître la valeur ajoutée de leur production agricole et industrielle;
  - d) Aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs capacités institutionnelles et humaines, de sorte qu'ils soient mieux à même d'attirer les investissements étrangers directs en faveur des secteurs à forte valeur ajoutée

et de négocier en faveur d'une éthique de l'investissement;

- e) Fournir aux pays en développement sans littoral un appui leur permettant de former des partenariats efficaces, qui sont nécessaires pour le renforcement des capacités et l'amélioration de la durabilité et de la qualité, ainsi que pour le développement sectoriel, y compris le développement du tourisme;
- f) Fournir un appui aux pays en développement sans littoral pour les aider à améliorer leur résilience et de leur aptitude à réagir face aux chocs externes, et à résoudre les difficultés que leur cause l'existence de contraintes spécifiques au niveau de l'offre.

## **Priorité 6: Moyens de mise en œuvre**

66. Tout pays est au premier chef responsable de son développement et de ses progrès. Bien que les pays en développement sans littoral s'efforcent de mobiliser leurs ressources internes pour mettre en place une infrastructure et des installations de transit, et pour promouvoir le développement socioéconomique en général, le manque de ressources financières et de capacités sont au nombre des obstacles les plus importants aux efforts qu'ils déploient pour parvenir à une croissance soutenue et à un développement durable. Les pays en développement sans littoral et les pays



de transit voisins doivent mobiliser efficacement des ressources suffisantes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leurs frontières, pour mettre en œuvre concrètement le Programme d'action de Vienne.

67. L'assistance financière et technique ciblée des partenaires de développement doit compléter les efforts faits par les pays en développement sans littoral pour créer et entretenir des systèmes de transport en transit efficaces, s'intégrer dans l'économie mondiale, transformer la structure de leur économie et améliorer leurs capacités de production. Les partenaires de développement sont donc invités à apporter un soutien technique et financier ciblé, selon qu'il convient, aux fins de la mise en œuvre des mesures concrètes énoncées dans le Programme d'action de Vienne. Ils devraient par ailleurs encourager les investissements du secteur privé en faveur des pays en développement sans littoral qui exécutent le Programme d'action.
68. L'aide publique au développement reste la principale source de financement extérieur pour nombre de pays en développement sans littoral. Il faut d'urgence tenir les engagements actuels en matière d'aide publique au développement, aide qui devrait tenir pleinement compte de la situation particulière de chaque pays. Les partenaires de développement et les organisations multilatérales ont un rôle crucial à jouer dans l'action que les pays en développement sans littoral mènent en faveur du développement durable et de l'élimination de la pauvreté.

69. Dans le cadre du renforcement des capacités, l'aide pour le commerce joue un rôle clef dans l'élaboration des politiques commerciales, la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce et le développement de l'infrastructure liée au commerce, de sorte que les produits des pays en développement sans littoral soient plus compétitifs sur les marchés d'exportation. L'initiative Aide pour le commerce a contribué, en association avec d'autres politiques complémentaires, à réduire les coûts du commerce, tout en développant l'infrastructure, en améliorant les institutions chargées du contrôle des frontières et la réglementation, et en renforçant les capacités. Elle joue également un rôle important, à l'instar de l'engagement pris par les pays en développement sans littoral de procéder aux réformes nécessaires, en permettant à ces pays de s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales et régionales ou d'y progresser.
70. La coopération Sud-Sud ne saurait se substituer à la coopération Nord-Sud, mais vient plutôt la compléter. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire ont également un grand rôle à jouer dans l'accélération de la croissance et du développement des pays en développement sans littoral ainsi que des pays en développement de transit, grâce à leur contribution, le cas échéant, à l'échange de bonnes pratiques, au renforcement des capacités humaines et productives, à l'apport d'une aide financière et technique et au transfert de technologies selon des conditions convenues d'un commun accord.

71. La mise en œuvre du Programme d'action de Vienne exige également des efforts tant individuels que concertés de la part des organismes et organes du système des Nations Unies, des organisations internationales compétentes, comme la Banque mondiale, des banques régionales de développement, de l'Organisation mondiale du commerce, de l'Organisation mondiale des douanes, des fonds communs pour les produits de base, des organisations d'intégration économique régionales et d'autres organisations régionales et sous-régionales compétentes. Ces organisations sont invitées à répondre en priorité aux demandes d'assistance technique et d'appui au renforcement des capacités émanant des pays en développement sans littoral au titre de la mise en œuvre du Programme d'action, de façon coordonnée et cohérente, dans le cadre de leurs mandats respectifs.
72. Le secteur privé, y compris par le biais des investissements directs étrangers, a lui aussi un rôle crucial à jouer dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, par exemple au regard de la mise en place ou du renforcement des capacités de production, de la croissance des exportations, du transfert de technologies selon des conditions convenues d'un commun accord, de la diffusion des procédés de fabrication, des connaissances en matière de gestion et des capitaux, de la création de richesse, de l'ouverture de nouveaux marchés pour des produits et services à forte valeur ajoutée et de la création d'emplois. Les

investissements étrangers directs peuvent également jouer un rôle clef dans la mise en place d'infrastructures qui sous-tendent les activités économiques.

## **VI. Mise en œuvre, suivi et évaluation**

73. Il faudra mettre en place des mécanismes efficaces pour l'application, le suivi et l'évaluation aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial. Le mécanisme de suivi et d'évaluation devrait être un processus continu visant à renforcer les partenariats et la responsabilité mutuelle à tous les niveaux et pour l'ensemble des acteurs.
74. Au niveau national, les pays sont invités à intégrer le Programme d'action de Vienne dans leurs stratégies de développement nationales et sectorielles afin d'en assurer la bonne mise en œuvre. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit sont encouragés à créer des comités de coordination nationaux, s'il y a lieu. Toutes les parties prenantes concernées devraient être associées au suivi et à l'évaluation, selon qu'il convient.
75. Aux niveaux sous-régional et régional, le suivi et l'évaluation s'effectuent dans le cadre des processus intergouvernementaux en place. Les organisations régionales et sous-régionales, y compris les communautés économiques régionales et les banques régionales de développement, sont invitées

à intégrer la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans leurs programmes pertinents, en coordination avec le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, dans le cadre de leur mandat actuel, et les commissions régionales. Les commissions régionales sont encouragées à présenter des rapports analytiques sur la mise en œuvre du Programme d'action. Les organisations régionales et sous-régionales compétentes et le secteur privé devraient prendre une part active aux sessions des commissions régionales sur la question.

76. Au niveau mondial, l'Assemblée générale devrait continuer à procéder à un examen de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne à l'occasion des rapports du Secrétaire général. Les organes directeurs des organisations du système des Nations Unies sont invités à intégrer la mise en œuvre du Programme d'action dans leur programme de travail, et à effectuer des évaluations sectorielles et thématiques, selon qu'il convient. Le secteur privé devrait être associé aux examens au niveau mondial.
77. Conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale, le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement assurera le suivi coordonné de la mise en œuvre

du Programme d'action de Vienne ainsi que la communication efficace de l'information à ce sujet, et mènera des activités de plaidoyer aux niveaux national, régional et mondial. En collaboration avec d'autres parties prenantes compétentes, et dans le cadre de leurs mandats actuels, il devrait élaborer des indicateurs pertinents pour mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action dans les pays en développement sans littoral.

78. L'Assemblée générale est invitée à conduire un vaste examen à mi-parcours de haut niveau de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. Elle est également invitée à envisager de convoquer vers la fin de la décennie une troisième conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral afin de faire le bilan complet de la mise en œuvre du présent Programme d'action et de décider des mesures à prendre.

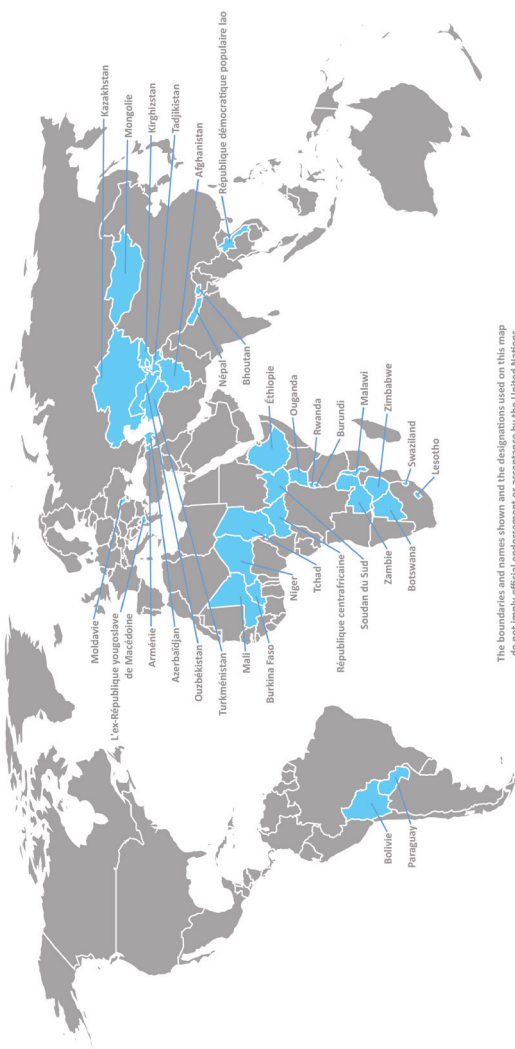












The boundaries and names shown and the designations used on this map do not imply official endorsement or acceptance by the United Nations

## FAITS EN BREF

- On recense 32 pays en développement sans littoral
- 16 en Afrique; 4 en Europe; 10 en Asie et 2 en Amérique Latine
- 17 pays en développement sans littoral sont également classés parmi les pays les moins avancés
- Les pays en développement sans littoral comptent une population totale d'environ 440 millions
- Les pays en développement sans littoral dépensent plus du double en termes de coûts d'importation et d'exportation que leurs voisins ayant un accès à la mer



**Le Bureau du Haut Représentant des  
Nations Unies pour les Pays les moins Avancés,  
les Pays en Développement sans Littoral et les  
Petits États Insulaires en Développement (UN-OHRLLS)**

Pour plus d'informations:

**UN-OHRLLS**

[ohrls-unhq@un.org](mailto:ohrls-unhq@un.org)

[www.unohrls.org](http://www.unohrls.org)