



Assemblée générale

Distr. générale
18 juin 2019
Français
Original : anglais

Soixante-quatorzième session

Point 21 b) de la liste préliminaire*

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

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

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport est établi en application de la résolution [73/243](#), dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-quatorzième session, un rapport d'étape sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. On y trouve un bilan de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne pendant la période 2014-2019, en particulier une évaluation des progrès faits et des défis restant à relever. Comme indiqué dans le rapport, les progrès accomplis dans les domaines prioritaires du Programme d'action ont été mitigés et il reste encore beaucoup à faire. Des recommandations y sont formulées pour accélérer la mise en œuvre du Programme d'action au cours des cinq prochaines années.

* [A/74/50](#).



I. Introduction

1. Dans ses résolutions 72/232 et 73/243, l'Assemblée générale a décidé d'organiser un examen approfondi de haut niveau à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral¹ pour la décennie 2014-2024, qui aura lieu en décembre 2019 au plus tard. Elle a également décidé que l'examen à mi-parcours consistera à évaluer les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral, les pays de transit et les partenaires de développement dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et donnera l'occasion d'échanger des informations sur les pratiques optimales et les enseignements tirés de l'expérience, de recenser les difficultés et les obstacles rencontrés et de définir les mesures et initiatives à prendre pour les surmonter ainsi que les nouveaux problèmes qui sont apparus, afin d'accélérer encore la mise en œuvre de ce programme. Ce rapport comporte une analyse complète des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action depuis 2014 et des recommandations pour accélérer celle-ci.

2. Les informations et analyses figurant dans le rapport proviennent de sources multiples, dont les rapports nationaux sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne soumis par les pays en développement sans littoral ; les résultats et les rapports de fond relatifs aux examens régionaux ; les informations et les données communiquées par les organismes des Nations Unies et les organisations internationales ; les rapports relatifs aux réunions préparatoires ; et d'autres rapports de fond. Une annexe comportant des tableaux statistiques est également jointe au rapport.

II. Aperçu général du développement socioéconomique dans les pays en développement sans littoral

3. Le développement socioéconomique des pays en développement sans littoral a enregistré des progrès mitigés. Le taux de croissance du produit intérieur brut (PIB) réel de ces pays est tombé de 5,6 % en 2014 à 2,9 % en 2016, son niveau le plus bas depuis 1998. Cependant, en 2017, il est remonté à 4,5 % et devrait se maintenir autour de ce niveau pendant la période 2018-2020. Toutefois de grandes différences existent dans ce groupe de pays : le taux de croissance annuel du PIB de 9 pays n'était plus que de 4 % en 2017 alors qu'il était supérieur à 7 % en 2014, tandis que 14 de ces pays, dont le taux de croissance se situait entre 4 % et 7 % en 2014, avaient en 2017 un taux de croissance de 17 %.

4. Le taux de croissance annuel du PIB réel par habitant des pays en développement sans littoral est passé de 3,1 % en 2014 à 2,1 % en 2017 ; en 2017, le PIB par habitant ne représentait que 15 % de la moyenne mondiale. L'inflation dans ces pays est passée de 5,6 % en 2014 à 12,7 % en 2016, avant de retomber à 7,4 % en 2018.

5. Le coût élevé des échanges commerciaux, qui est le double de celui subi par les pays en développement de transit², se répercute sur les pays en développement sans

¹ Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Bolivie, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Eswatini, Éthiopie, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Macédoine du Nord, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Ouganda, Ouzbékistan, Paraguay, République centrafricaine, République démocratique populaire lao, République de Moldova, Rwanda, Soudan du Sud, Tadjikistan, Tchad, Turkménistan, Zambie et Zimbabwe.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Arabie saoudite, Argentine, Bangladesh, Bénin, Brésil, Cambodge, Cameroun, Chili, Chine, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Ghana, Guinée, Inde,

littoral. Ceux-ci ont plus de mal que les pays côtiers à développer le commerce international ; pendant la période considérée, leur part des exportations mondiales a diminué de 18 %.

6. Sur le plan social, le pourcentage de la population ayant un emploi et vivant sous le seuil de pauvreté a baissé, passant de 26,8 % en 2015 à 25,5 % en 2017.

7. Des indicateurs relatifs à la santé et à l'éducation ainsi qu'à l'égalité des sexes et à l'avancement des femmes et des filles font apparaître quelques progrès. Par exemple, le taux de scolarisation net des filles un an avant l'âge officiel de scolarisation dans le primaire est passé de 34,2 % en 2010 à 43,4 % en 2016. L'accès à des sources d'eau potable et à des installations sanitaires améliorées demeure faible. Le classement des pays en développement sans littoral suivant l'indice de développement humain³ ne s'est amélioré que de 1,5 % de 2014 à 2018. En 2018, le classement moyen des pays en développement sans littoral suivant cet indice était de 20 % inférieur au classement moyen mondial. En 2018, sept pays en développement sans littoral étaient au nombre des 10 pays ayant le classement le plus faible.

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

Priorité 1 : questions fondamentales de politique en matière de transit

8. Pendant la période considérée, un grand nombre de pays membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) ont accepté l'Accord sur la facilitation des échanges, en particulier 24 des 26 pays en développement sans littoral et 27 pays de transit, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

9. Ces quatre dernières années, quatre pays en développement sans littoral et trois pays de transit sont devenus parties au Protocole d'amendement à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto révisée) de l'Organisation mondiale des douanes (OMD), qui est l'un des plus importants instruments d'harmonisation et de simplification des procédures douanières. Quatre pays de transit sont devenus parties à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR : le Pakistan (2015), la Chine (2016), l'Inde (2017) et l'Argentine (2018). En outre, un pays en développement sans littoral est devenu partie à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières et deux autres à la Convention sur la signalisation routière.

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

<i>Convention</i>	<i>Pays en développement sans littoral (en décembre 2014)</i>	<i>Pays en développement sans littoral (en mai 2019)</i>	<i>Pays de transit (en décembre 2014)</i>	<i>Pays de transit (en mai 2019)</i>
Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC (2013)	–	24	–	27
Convention de Kyoto révisée (1999)	15	19	19	22

Kenya, Mozambique, Myanmar, Namibie, Nigéria, Pakistan, Pérou, République démocratique du Congo, République islamique d'Iran, République-Unie de Tanzanie, Sénégal, Somalie, Thaïlande, Togo, Turquie, Uruguay et Vietnam.

³ Un indice composite du PNUD qui est établi en se fondant sur l'espérance de vie, le niveau d'éducation et le revenu.

<i>Convention</i>	<i>Pays en développement sans littoral (en décembre 2014)</i>	<i>Pays en développement sans littoral (en mai 2019)</i>	<i>Pays de transit (en décembre 2014)</i>	<i>Pays de transit (en mai 2019)</i>
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11	11	5	9
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	11	12	3	3
Convention sur la signalisation routière	9	11	8	8

Source : Bureau des affaires juridiques, Commission économique pour l'Europe, OMD et OMC.

10. Pendant la période considérée, de nombreuses initiatives régionales, sous-régionales et multilatérales de soutien au transit ont pris forme. Par exemple, l'Union économique eurasiatique a adopté un nouveau code des douanes qui est entré en vigueur en janvier 2018 ; l'Afghanistan, l'Inde et l'Iran (République islamique d') ont signé un accord relatif à un couloir de transport et de transit en 2016 ; la Communauté de développement de l'Afrique australe, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) et la Communauté d'Afrique de l'Est ont lancé le Programme tripartite de facilitation du transport et du transit en 2017 ; la Zone de libre-échange continentale africaine est entrée en vigueur en mai 2019 ; les pays en développement sans littoral et les pays de transit d'Amérique latine ont signé le huitième protocole additionnel à l'accord relatif aux transports sur l'axe fluvial Paraguay-Paraná en 2018.

11. Pendant la période considérée, des outils ont également été mis au point pour renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et des pays de transit pour ce qui est d'améliorer le transit. Par exemple, en 2017, l'OMD a publié les Directives sur le transit pour aider les États Membres à appliquer les normes énoncées dans les conventions internationales.

12. Pendant la période considérée, des pays en développement sans littoral et des pays de transit ont signé des accords relatifs à la création et à l'utilisation de ports secs. En Asie, cinq pays supplémentaires ont ratifié l'Accord intergouvernemental sur les ports secs qui est entré en vigueur en avril 2016.

13. En ce qui concerne le premier objectif du Programme d'action de Vienne consistant à réduire le temps de passage dans les couloirs de transit de façon que les marchandises parcourent de 300 à 400 kilomètres toutes les 24 heures, des progrès ont été faits dans certains couloirs. Les données pour le suivi des avancées réalisées sur ce plan ne sont disponibles que pour certains couloirs. Les données sur le résultat global du couloir routier du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale montrent une vitesse moyenne de 530 kilomètres par 24 heures en 2017, ce qui indique que la sous-région a atteint l'objectif. En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'objectif a été atteint dans un seul couloir du Programme ; il faut s'employer à augmenter la vitesse dans les autres couloirs ferroviaires. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique indique que l'objectif relatif à la vitesse de transit n'a pas encore été atteint dans les couloirs de transit d'Asie du Sud. Par exemple, en 2017, la vitesse moyenne avec retard du Bangladesh au Népal (en transit par l'Inde) en passant par Banglabandh était estimée à 260 kilomètres par 24 heures.

14. En Afrique, l'objectif arrêté dans le Programme d'action de Vienne a été atteint dans certains couloirs tels que le couloir Central et le couloir Trans-Kalahari, mais cela n'a pas été le cas dans d'autres couloirs, tandis que pour d'autres, les données ne sont pas disponibles. En Amérique latine, le couloir routier Ciudad del Este

(Paraguay)-Ponta Grossa (Brésil) a une moyenne de 560 kilomètres par 24 heures, et le couloir routier Santa Cruz (État plurinational de Bolivie)-Arica (Chili) de 442 kilomètres par 24 heures, ce qui indique que l'objectif énoncé dans le Programme d'action de Vienne a été atteint.

15. Le deuxième objectif du Programme d'action de Vienne consiste à réduire nettement le délai de passage des frontières terrestres. L'Indice de performance logistique de la Banque mondiale, qui comprend six paramètres clefs, dont l'efficacité de la procédure de dédouanement par la police des frontières, la qualité de l'infrastructure commerciale et des transports, la facilité d'obtenir des prix compétitifs sur les expéditions, la compétence et la qualité des services logistiques, montre qu'en 2014 les pays en développement sans littoral ont eu un indice de performance logistique plus faible (2,49) que celui des pays de transit (2,69) ou de l'ensemble des pays du monde (2,89). En 2018, les pays en développement sans littoral avaient encore un indice de performance logistique inférieur (2,45) à celui des pays de transit (2,72) et de l'ensemble des pays du monde (2,87). Il faut redoubler d'efforts pour améliorer les mouvements transfrontaliers des marchandises et les mouvements dans les couloirs nationaux.

16. Le troisième objectif consiste à améliorer nettement la connectivité intermodale de 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. Bien que les données nécessaires pour mesurer les progrès dans ce domaine ne soient pas facilement disponibles, les études de la Banque mondiale indiquent que le temps de séjour moyen des marchandises dans la plupart des ports d'Asie de l'Est et d'Europe est proche de quatre jours. En Afrique, le port de Durban (Afrique du Sud) affiche le même temps de séjour de quatre jours. Certains progrès ont été accomplis dans la réduction du temps de séjour des marchandises aux ports de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) et de Mombasa (Kenya), où il est passé respectivement de 14 et 11 jours en 2012 à 9 et 4 jours en 2017.

17. Dans l'ensemble, il faut recueillir les données nécessaires au suivi des objectifs du Programme d'action de Vienne.

Priorité 2 : développement et entretien de l'infrastructure

18. Des progrès ont été faits pour établir les liaisons manquantes et améliorer la qualité de l'infrastructure en général afin d'accroître l'interconnexion des pays en développement sans littoral mais des difficultés subsistent. Les pays en développement sans littoral ont développé et modernisé leurs infrastructures routières et ferroviaires. Pendant la période considérée, plusieurs réseaux routiers et lignes ferroviaires ont été mis en service dans ces pays. Selon les données de la Banque mondiale, le nombre total de lignes ferroviaires dans les pays en développement sans littoral a augmenté de 10,8 % de 2014 à 2017.

19. Il n'existe pas de données actualisées sur les réseaux routiers. À l'aide des données les plus récentes, qui portent sur les années 2009 à 2015, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a calculé la densité du réseau routier, c'est-à-dire le nombre de kilomètres de voies bitumées par unité de surface (en kilomètres carrés), afin de quantifier le niveau de développement de l'infrastructure de transport, et a évalué la densité à 19,1, ce qui est très inférieur à la densité mondiale (151). En ce qui concerne les lignes ferroviaires, les pays en développement sans littoral ont une densité de 3,6 contre une moyenne mondiale de 9,5. Les pays en développement sans littoral d'Asie de l'Est et d'Afrique de l'Ouest ont les réseaux routiers et ferroviaires les plus lacunaires. Il faut accélérer encore le

développement des réseaux routiers et ferroviaires pour en améliorer l'interconnexion et libérer le potentiel commercial de ces pays.

20. Les principaux obstacles au développement et à l'entretien de la connexion des infrastructures routières et ferroviaires sont notamment la modicité des ressources financières, les goulets d'étranglement institutionnels et l'insuffisance de ressources humaines qualifiées. L'écartement de la voie, différent d'un pays à l'autre, demeure problématique.

21. Le nombre de vols opérés par des transporteurs aériens agréés au départ de pays en développement sans littoral et à destination du monde entier a augmenté de 8,4 %, passant de 401 328 vols en 2014 à 435 209 vols en 2017. La part de ces pays dans le transport aérien mondial de marchandises est passée de 0,9 % en 2014 à 1,4 % en 2017. Le transport aérien est particulièrement important parce qu'il offre aux pays en développement sans littoral un accès direct aux marchés internationaux. En janvier 2018, l'Union africaine a lancé le Marché unique du transport aérien africain en vue d'accroître la part de marché du continent dans le transport aérien mondial. Le Marché prévoit la libéralisation complète des services de transport aérien à l'intérieur du continent africain. En mai 2019, 28 pays d'Afrique en faisaient partie.

22. Les voies de navigation intérieure sont particulièrement utilisées dans les pays en développement sans littoral d'Amérique latine, d'Asie du Sud-Est et d'Afrique centrale. La navigation intérieure sur l'axe fluvial Paraguay-Paraná s'est accrue pendant la période considérée, en grande partie en raison de l'augmentation de la production de soja et de la construction de deux ports. En Asie, une étude sur les possibilités de développement du transport maritime international sur le fleuve Lancang-Mékong (Chine, Myanmar, République démocratique populaire lao et Thaïlande) a été publiée en 2016 pour contribuer au développement des voies navigables intérieures. Au nombre des obstacles à la navigation intérieure figurent la baisse du niveau des eaux à la période sèche, l'envasement et d'autres contraintes relatives au développement d'une infrastructure portuaire ainsi que des difficultés liées à l'exploitation, à la gestion et à la réglementation des voies navigables, et à la coordination entre les pays concernés.

23. En ce qui concerne l'énergie, la part moyenne de la population des pays en développement sans littoral ayant accès à l'électricité est passée de 49,5 % en 2014 à 56,3 % en 2017 mais ces pays sont toujours loin de la moyenne mondiale, qui s'élève à 88,8 %. Les pays en développement sans littoral eurasiatiques et latino-américains ont atteint un taux d'accès supérieur à 90 % tandis que les pays en développement sans littoral d'Afrique ont un taux d'accès moyen de 32 %. Bien que l'accès à l'électricité dans les zones rurales des pays en développement sans littoral ait augmenté de 2014 à 2017, l'écart entre les milieux urbain et rural reste important.

24. L'accès aux combustibles et technologies propres pour la cuisson des aliments dans les pays en développement sans littoral a très légèrement augmenté, passant de 28,1 % en 2015 à 28,8 % en 2017.

25. La part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie totale des pays en développement sans littoral a légèrement augmenté, passant de 44,8 % en 2015 à 45 % en 2016.

26. L'intensité énergétique des pays en développement sans littoral, mesurée en termes du rapport énergie primaire/PIB, s'est constamment améliorée de 2000 à 2016, passant de 13,3 mégajoules par dollar américain en 2000 à 7,5 en 2016 (parité de pouvoir d'achat de 2011), un résultat qu'il faudrait répéter.

27. En ce qui concerne l'informatique et les communications, le nombre d'abonnements au téléphone cellulaire a notablement augmenté dans les pays en développement sans littoral, passant de 66 abonnements pour 100 personnes à

72 abonnements de 2014 à 2017. Toutefois, ces pays accusent un retard important par rapport à la moyenne mondiale, qui est de 104 abonnements pour 100 personnes. La part des particuliers utilisant Internet dans les pays en développement sans littoral est passée de 17,3 % en 2014 à 25,7 % en 2017, mais reste très largement sous la moyenne mondiale qui est de 48,6 %. Le coût de la bande passante y est élevé et davantage doit être fait pour réduire le coût.

28. Il faut investir massivement dans le développement des infrastructures des secteurs du transport, de l'énergie et des moyens informatiques et de communications. Dans une étude récente, le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a estimé que pour que les pays en développement sans littoral atteignent les densités moyennes mondiales des réseaux routiers et ferroviaires, ceux-ci devraient construire près de 200 000 kilomètres de routes goudronnées et environ 46 000 kilomètres de voies ferrées pour un coût d'environ 510 milliards de dollars. La résorption du fossé passe non seulement par une augmentation des apports du secteur public, du secteur privé et des partenaires internationaux de développement ainsi que par la recherche de nouvelles sources de financement, mais aussi par une meilleure exploitation des ressources existantes.

Priorité 3 : commerce international et facilitation du commerce

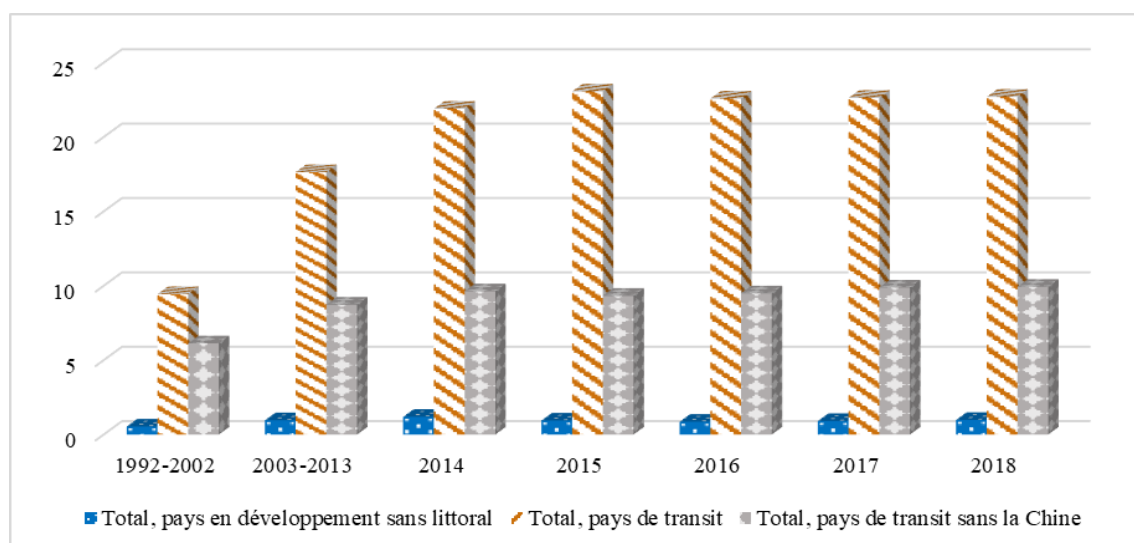
29. La participation des pays en développement sans littoral au commerce mondial, mesurée par leur part des exportations mondiales de marchandises, a baissé, passant de 1,19 % en 2014 à quelque 0,98 % en 2018. Cette part a diminué de 2014 à 2016, année où elle a atteint 0,8 %, et a légèrement augmenté en 2017 et en 2018, mais elle reste plus faible que la part qu'ils avaient cinq ans auparavant. La légère reprise est intervenue à la suite d'une augmentation des exportations mondiales de marchandises, qui s'explique principalement par la hausse du prix des produits de base.

30. Comme le montre la figure I ci-dessous, en 2018, la part des pays en développement sans littoral ne représentait que 10 % de la part des pays de transit, en excluant la Chine. Les exportations sont toujours peu diversifiées et se limitent généralement à un petit nombre de produits.

31. En tant que groupe, les pays en développement sans littoral ont enregistré un déficit commercial de 35 milliards de dollars en 2016, en augmentation par rapport à 2015, où celui-ci était de 33 milliards de dollars. Bien que le déficit ait été ramené à environ 23 milliards de dollars en 2018, un grand nombre de ces pays affichent un déficit commercial persistant.

Figure I
Part des exportations de marchandises dans les échanges mondiaux

(En pourcentage)



Source : UNCTADstat.

32. Ces cinq dernières années, l'Afghanistan et le Kazakhstan sont devenus membres de l'OMC, et le Soudan du Sud est actuellement en cours d'adhésion.

33. Le commerce international demeure important pour l'économie des pays en développement sans littoral, comme en témoigne le ratio relativement élevé des exportations et des importations par rapport au PIB, qui était d'environ 63,2 % en 2017, en baisse par rapport à 2014 (68,9 %). Malgré cette baisse, il reste supérieur au ratio moyen des pays en développement (57,9 %) et des pays développés (54,3 %). Le commerce international est d'une importance capitale pour la croissance des pays en développement sans littoral car c'est grâce à lui qu'ils peuvent accéder à une plus grande part de marché et s'affranchir des contraintes imposées par des marchés intérieurs limités, acquérir les biens d'équipement nécessaires à la poursuite de leur transformation structurelle et avoir accès aux biens de consommation qui ne sont pas produits localement.

34. Pour que les pays en développement sans littoral s'intègrent au commerce régional et mondial et aux chaînes de valeur, il est essentiel de se pencher sur les coûts commerciaux élevés auxquels ils font face. L'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC comporte des dispositions visant à accélérer le mouvement et le passage en douane des marchandises, y compris les marchandises en transit, et devrait permettre de réduire les coûts des échanges commerciaux de quelque 17 %.

35. Les pays en développement sans littoral s'efforcent d'appliquer l'Accord sur la facilitation des échanges et ont adopté bon nombre de mesures visant à simplifier les règles, formalités et procédures régissant le commerce avec l'appui de leurs partenaires de développement et de pays de transit. Parmi les mesures et outils de facilitation du commerce que les pays en développement sans littoral ont adoptés pendant la période considérée, on peut citer le commerce transfrontière sans papier, les outils électroniques de facilitation du transit et des transports, l'inspection unique, le paiement électronique et la transparence, et la modernisation des postes frontière et des services douaniers.

36. Selon la base de données de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), pendant la période considérée, 10 pays en développement sans littoral ont créé des comités de facilitation du commerce, ce qui porte le total à 24 pays en développement sans littoral. Parmi les autres initiatives de facilitation du commerce mises en œuvre pendant la période considérée figurent l'adoption d'instruments à l'intention d'opérateurs économiques agréés, l'établissement de guichets uniques aux postes frontière et la création de portails de renseignements sur le commerce.

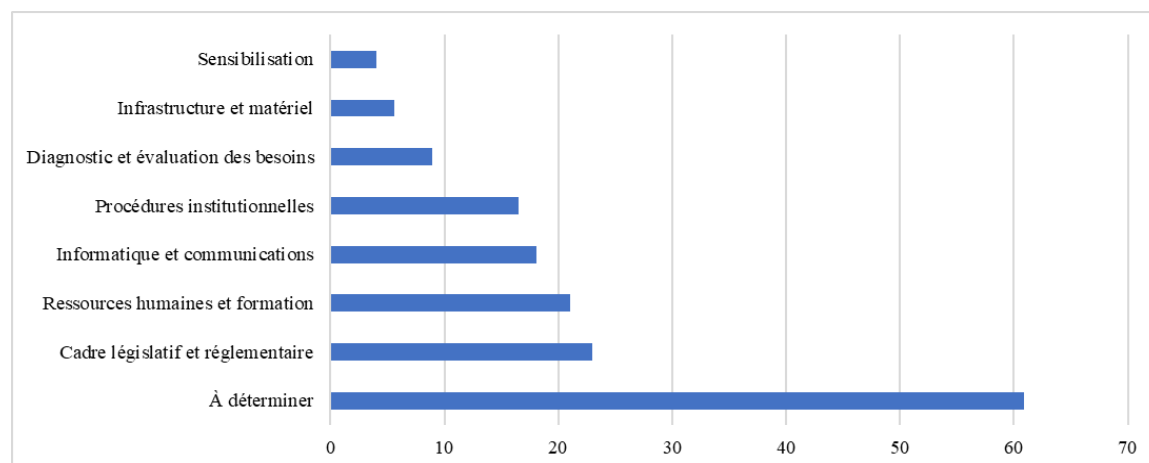
37. Malgré les progrès accomplis, on estime que l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges par les pays en développement sans littoral représente 34,3 % des dispositions notifiables, contre 61,5 % pour les pays en développement et 100 % pour les pays développés. Il a été décidé qu'environ 20 % des dispositions notifiables seront appliquées à une date ultérieure et que pour être appliquées, il faudra prévoir une assistance technique en ce qui concerne 29,2 % de celles-ci. Environ 16 % des dispositions n'ont pas encore été classées.

38. Pour réduire les coûts élevés des échanges auxquels les pays en développement sans littoral font face, il est indispensable que les pays en développement de transit appliquent l'Accord sur la facilitation des échanges. Selon les notifications faites par les pays en développement de transit, on estime que ceux-ci appliquent environ 47,2 % des engagements énoncés dans l'Accord sur la facilitation des échanges.

39. Les pays en développement sans littoral doivent encore déterminer quels sont leurs besoins en assistance technique pour quelque 60 % des dispositions de l'Accord. Cela peut vouloir indiquer que ces pays ont besoin d'une assistance technique pour évaluer leurs besoins en capacité. On trouvera à la figure II ci-dessous les domaines dans lesquels les pays en développement sans littoral indiquent fréquemment qu'ils ont besoin d'une assistance technique afin d'appliquer l'Accord sur la facilitation des échanges.

Figure II
Nature de l'assistance technique nécessaire

(En pourcentage)



Source : Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce.

Priorité 4 : intégration et coopération régionales

40. Les pays en développement sans littoral s'intéressent de plus en plus à l'intégration et à la coopération régionales. Entre la fin de l'année 2014 et le 16 avril

2019, neuf pays en développement sans littoral avaient notifié l'OMC qu'ils avaient conclu de nouveaux accords commerciaux régionaux. Pendant cette période, le nombre moyen d'accords de ce type auxquels les pays en développement sans littoral avaient adhéré était passé de 3,34 accords par pays à 3,91, le nombre d'accords par pays allant de un à neuf.

41. Depuis 2014, la participation des pays en développement sans littoral aux accords commerciaux régionaux a augmenté dans toutes les régions. Toutefois, les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie sont, en moyenne, parties à davantage d'accords commerciaux régionaux que ceux d'Afrique.

42. En moyenne, la part des exportations des pays en développement sans littoral à destination de leurs régions respectives a légèrement diminué, passant de 64,8 % en 2014 à 64,6 % en 2016/2017. Les pays d'Asie en développement sans littoral commercent relativement plus avec leurs voisins régionaux et la part de leurs exportations intrarégionales est passée de 75,7 % à 78,5 %, tandis que celle des pays d'Afrique en développement sans littoral a baissé, passant de 30,9 % à 28,7 %. La part des exportations intrarégionales des pays en développement latino-américains sans littoral a baissé, passant de 58 % à 52,4 %.

43. L'accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine comprend des dispositions relatives aux droits de douane, à la facilitation du commerce, au transit et à la coopération douanière qui bénéficieront tout particulièrement aux pays en développement sans littoral. La Zone peut faciliter leur intégration aux chaînes de valeur régionales et accroître leurs capacités d'échange. On s'attend que le commerce intra-africain continue de croître à mesure que l'intégration régionale conduira à la réduction des obstacles au commerce.

44. L'Union économique eurasiatique, qui comprend trois pays en développement sans littoral, et la Communauté économique de l'ASEAN ont été créées en 2015. En 2018, le Kazakhstan, la République de Moldova et la Turquie ont lancé la procédure d'adhésion à l'Accord sur le développement du transport multimodal dans le couloir Europe-Caucase-Asie, qui était fondé sur un cadre juridique unifié et avait été initialement signé par l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, le Kirghizistan et le Tadjikistan en 2009.

45. De nombreux pays en développement sans littoral participent également à l'initiative « Une Ceinture et une Route », qui peut améliorer leur connexion en termes d'infrastructures, de commerce, de finances et de politiques et devenir un mécanisme efficace pour surmonter les problèmes de développement liés à l'enclavement.

46. En Amérique latine, l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay prennent part à l'ambitieux projet d'intégration d'un couloir régional reliant les côtes Atlantique et Pacifique de l'Amérique du Sud.

47. Les pays en développement sans littoral ont également conclu des accords bilatéraux et multilatéraux avec leurs voisins dans les domaines du commerce, du transport et du transit. Par exemple, en 2015, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont signé un accord sur les véhicules automobiles pour faciliter le passage en douane des marchandises. En 2016, l'Inde et le Népal ont signé des accords relatifs à l'interconnexion du réseau routier et au transit. Toujours en 2016, la Chine, la Fédération de Russie et la Mongolie ont signé un accord sur le transport routier et un accord trilatéral de partenariat économique pour construire un couloir économique entre eux. En 2018, la Fédération de Russie et la Mongolie ont signé un accord sur les conditions du transport de fret ferroviaire en transit. En 2015, la Chine et le Népal ont signé un accord relatif aux échanges commerciaux et au transit. L'Accord concernant le Couloir lapis-lazuli de transit, de commerce et de transport, qui vise à

renforcer la coopération économique régionale et la connexion entre l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Turquie et le Turkménistan, a été signé en 2017.

Priorité 5 : transformation structurelle de l'économie

48. Depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne, de nombreux pays en développement sans littoral ont placé la transformation économique au cœur de leur plan national de développement et adopté des stratégies de diversification et de modernisation de leur économie, d'industrialisation, de promotion des exportations et de développement du secteur privé. Plusieurs de ces pays ont également créé des parcs industriels, des zones franches industrielles et des zones économiques spéciales.

49. Bien que des progrès aient été accomplis pendant la période considérée, les pays en développement sans littoral dans leur ensemble n'ont fait que des progrès limités sur la voie de la transformation structurelle. L'une des principales difficultés pour ces pays est d'inverser la tendance à la désindustrialisation. Leurs économies ont glissé de l'agriculture et de l'agro-industrie vers le secteur des services à des niveaux de revenu beaucoup plus bas que ceux des premiers pays industrialisés. La part moyenne de la valeur ajoutée du secteur manufacturier dans le PIB de ces pays est restée faible et n'a que légèrement augmenté, passant de 9 % en 2014 à 9,6 % en 2017.

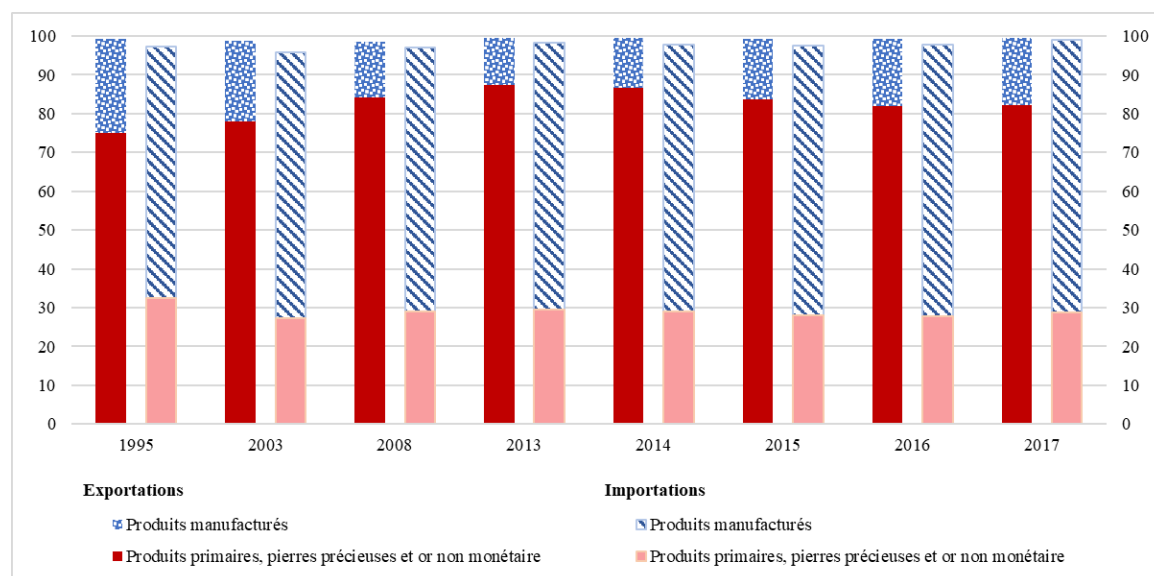
50. La part de la valeur ajoutée du secteur agricole dans le PIB des pays en développement sans littoral est passée de 14,3 % en 2014 à 15,6 % en 2017. Toutefois, elle a diminué dans 19 des 27 pays en développement sans littoral pour lesquels des données sont disponibles. Beaucoup de ces pays sont fortement tributaires de l'agriculture et de l'agro-industrie pour mener à bien leur transformation structurelle. Par exemple, dans le cadre de l'Organisation tripartite du Marché commun de l'Afrique orientale et australe, de la Communauté de l'Afrique de l'Est et de la Communauté de développement de l'Afrique australe, les chaînes de valeur considérées comme étant prioritaires pour le développement par les pays en développement sans littoral comprennent le maïs, le manioc, le poisson, les peaux, les chaussures et le cuir, et le sucre. L'augmentation de la productivité agricole est la clef de la croissance agricole et de l'agro-industrie. Toutefois, les changements climatiques ont des effets négatifs sur la productivité agricole, d'où l'importance de prendre des mesures.

51. La part de la valeur ajoutée du secteur des services a continué d'augmenter, passant de 47,3 % en 2014 à 48,3 % en 2017 ; toutefois, celui-ci comprend principalement des services à faible productivité.

52. L'absence de diversification économique est un autre problème auquel les pays en développement sans littoral font face. Sur les 32 pays en développement sans littoral, 26 sont tributaires des produits de base, ce qui signifie que ceux-ci représentent plus de 60 % de leurs exportations. Comme le montre la figure III ci-dessous, la part des exportations de produits primaires (pierres précieuses, or non monétaire, pétrole et gaz) a baissé, passant de 86,6 % en 2014 à 82,3 % en 2017, mais elle reste très élevée puisqu'elle ne représente que 30 % pour l'ensemble des pays en développement. À l'inverse, 70,3 % des importations des pays en développement sans littoral en 2017 étaient des produits manufacturés, en hausse par rapport à 2014 où ceux-ci représentaient 68,8 % des importations.

Figure III
Part des produits primaires et des produits manufacturés dans les exportations et les importations des pays en développement sans littoral

(En pourcentage)



Source : UNCTADstat.

53. L'Indice de concentration des exportations⁴ des pays en développement sans littoral est passé de 0,359 en 2014 à 0,239 en 2017, ce qui donne à penser que ces pays ont fait des progrès s'agissant de diversifier leurs exportations. Toutefois, leurs structures d'exportation sont restées très concentrées par rapport à celles de l'ensemble des pays en développement, pour lesquels l'indice était de 0,091. L'absence de diversification non seulement rend les pays en développement sans littoral vulnérables aux chocs extérieurs mais restreint aussi leur compétitivité et limite leur capacité de créer des produits à forte valeur ajoutée et des emplois productifs et valorisants.

54. Les pays en développement sans littoral pourraient apporter une valeur ajoutée à leur économie et se diversifier dans des domaines tels que l'industrie légère et les services, en particulier le tourisme. Par exemple, Oxford Economics prévoit que, d'ici 2036, le développement du transport aérien dans les pays en développement sans littoral, et du tourisme que celui-ci facilite, portera la contribution de ces pays à leur PIB à 54,7 milliards de dollars, soit une augmentation de 162 % par rapport à 2016.

55. Le secteur privé est l'un des principaux moteurs de la transformation structurelle. Selon les rapports *Doing Business* de la Banque mondiale, entre 2014/15 et 2017/18, tous les pays en développement sans littoral ont renforcé leur cadre réglementaire en ce qui concerne les entreprises. Onze de ces pays étaient parmi les 46 économies qui ont apporté les plus grandes améliorations à leur cadre réglementaire en 2017/18 s'agissant de la facilité de faire des affaires. Toutefois, 12 pays en développement sans littoral se situent toujours dans le dernier quart du classement.

56. Il faut en faire davantage pour appuyer le secteur privé, en particulier les microentreprises et les petites et moyennes entreprises, et permettre à celui-ci de

⁴ Aussi appelé l'indice Herfindahl-Hirschmann, c'est une mesure du degré de concentration sur un produit. Un indice proche de 1 indique que les exportations ou les importations d'un pays sont fortement concentrées sur quelques produits.

s'élargir et d'opérer des transformations structurelles. La valeur moyenne du crédit intérieur accordé au secteur privé dans les pays en développement sans littoral est passée de 30,9 % du PIB en 2014 à 32,4 % en 2017. Toutefois, ce pourcentage est resté très faible si on le compare à celui de l'ensemble des pays en développement qui avoisine les 100 %.

57. La faible intensité technologique des pays en développement sans littoral est également un problème. Les exportations de forte technologie, exprimées en pourcentage des exportations de produits manufacturés, étaient inférieures à 10 % en 2016/17 dans 16 des 22 pays en développement sans littoral pour lesquels des données étaient disponibles. Les dépenses liées aux activités de recherche-développement ne représentaient que 0,24 % du PIB des pays en développement sans littoral en 2016 et sont restées relativement constantes depuis les années 2000. Un taux aussi faible d'investissement dans la recherche et le développement ne suffit pas à appuyer le niveau d'innovation nécessaire pour faciliter la transformation économique.

58. Les nouvelles technologies et l'économie numérique, notamment l'apparition du commerce électronique, offrent des possibilités aux pays en développement sans littoral. Selon l'indice du commerce électronique d'entreprise à consommateur de la CNUCED pour 2018, qui mesure l'état de préparation d'une économie au commerce en ligne, 6 pays en développement sans littoral se trouvaient dans la première moitié de la liste, tandis que 20 autres avaient amélioré leur indice depuis l'année précédente. Toutefois, 14 pays en développement sans littoral se situaient dans le dernier quart, les pays d'Afrique en particulier accusant un retard en termes de préparation au commerce électronique. Parmi les principaux obstacles au développement de l'économie numérique dans les pays en développement sans littoral, on constate une limitation de l'utilisation d'Internet et l'insuffisance de l'accès à des infrastructures informatiques d'un coût abordable, une faible sensibilisation et un manque de confiance dans les marchés en ligne, l'absence de moyens de paiement en ligne, la faiblesse du cadre juridique et réglementaire et des compétences limitées en matière de commerce électronique. Il en faut davantage pour préparer les petites et moyennes entreprises à tirer parti de l'économie numérique.

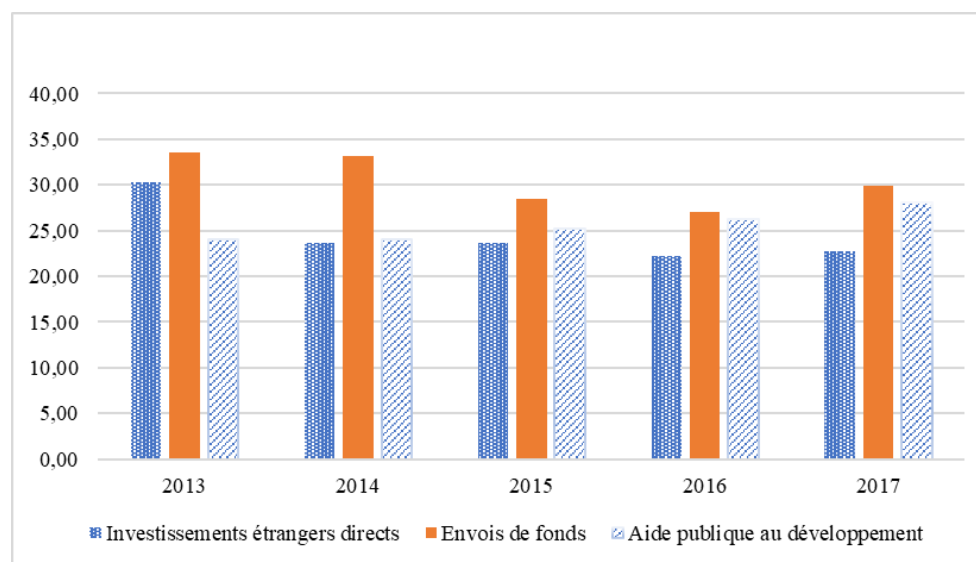
Priorité 6 : moyens de mise en œuvre

59. L'aide publique au développement demeure l'une des principales sources de financement extérieur du développement pour de nombreux pays en développement sans littoral. L'aide publique allouée à l'ensemble de ces pays est passée de 24 milliards de dollars en 2014 à 28 milliards en 2017 et représente 17,2 % du montant total octroyé aux pays en développement. Cette aide reste concentrée dans quelques pays en développement sans littoral. En 2017, six d'entre eux avaient reçu plus de la moitié de cette aide, tandis que les six qui en avaient le moins bénéficié n'avaient obtenu qu'environ 3,5 % de l'aide accordée à l'ensemble de ces pays.

60. L'aide publique au développement, exprimée en pourcentage du revenu national brut des pays en développement sans littoral, a progressé en 2017, passant de 3,35 % en 2014 à 4,04 % en 2017, tandis que pour l'ensemble des pays en développement, elle a baissé, passant de 0,62 % à 0,60 % au cours de la même période. En 2017, elle représentait plus de 12 % du revenu national brut de six pays en développement sans littoral.

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

(En milliards de dollars des États-Unis)



Source : CNUCED, Indicateurs du développement de la Banque mondiale et Organisation de coopération et de développement économiques.

61. Les investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral ont continué de reculer, passant de 28,7 milliards de dollars en 2014 à 22,7 milliards en 2017, ce qui représentait 1,6 % du total des investissements à l'échelon mondial. En 2014, la part des pays en développement sans littoral dans ce total était de 2,1 %. En outre, au cours de la période considérée, les investissements étrangers directs étaient restés concentrés dans un petit nombre de pays, puisque les cinq premiers bénéficiaires en avaient absorbé plus de 50 % et les autres en avaient attiré très peu.

62. Selon la CNUCED, le nombre de projets d'investissement dans de nouvelles capacités de production dans les pays en développement sans littoral a diminué, passant de 339 projets en 2014 à 196 projets en 2017. Ces pays n'avaient réussi à attirer que 3 % du total des nouveaux projets d'investissement lancés dans les pays en développement en 2017.

63. Les envois de fonds à destination des pays en développement sans littoral ont baissé, passant de 33,2 milliards de dollars en 2014 à 31,5 milliards de dollars en 2018. À l'instar de l'aide publique au développement et des investissements étrangers directs, les envois de fonds sont également restés concentrés dans quelques pays en développement sans littoral, cinq d'entre eux ayant reçu plus de 50 % du total des envois vers ces pays de 2014 à 2017.

64. Les versements que les pays en développement sans littoral ont reçus au titre de l'initiative Aide pour le commerce sont passés de 6 milliards de dollars en 2014 à 7,2 milliards en 2017. Les versements reçus par ces pays en 2017 représentaient 16,8 % du total des versements à l'ensemble des pays en développement.

IV. Progrès accomplis par les pays en développement sans littoral dans la réalisation d'objectifs de développement durable choisis

65. Depuis l'adoption du Programme d'action de Vienne, la communauté internationale a adopté le Programme de développement durable à l'horizon 2030, un programme porteur de changement qui met l'accent sur l'égalité et l'inclusivité et fait valoir le principe de ne laisser personne de côté. Les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et l'appui à l'exécution du Programme d'action de Vienne, lequel fait également partie intégrante du Programme 2030, sont mis en avant dans ce dernier. Pour que les objectifs de développement durable puissent être atteints dans les pays en développement sans littoral, il est essentiel que le Programme d'action de Vienne soit pleinement mis en œuvre.

66. En ce qui concerne l'objectif 1 (éliminer la pauvreté sous toutes ses formes et partout dans le monde) et comme cela a déjà été mentionné, si des progrès ont été accomplis, un tiers de la population des pays en développement sans littoral vit toujours dans la pauvreté extrême. S'agissant de l'objectif 2 (éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable), la persistance de la sous-alimentation dans ces mêmes pays a augmenté pour atteindre 23,2 % pendant la période 2014-2016, contre 22,9 % pendant la période 2009-2011. En 2015, l'insécurité alimentaire modérée ou grave s'établissait à 51,6 % pour la population adulte, contre une moyenne mondiale de 23,9 %. Ce phénomène est aggravé par les changements climatiques, dont les effets sont aujourd'hui la cause de 80 % des catastrophes signalées dans le monde.

67. Pour ce qui est de l'objectif 3 (permettre à tous de vivre en bonne santé et promouvoir le bien-être de tous à tout âge), le taux de mortalité maternelle dans les pays en développement sans littoral en 2015 était de 388 pour 100 000 naissances vivantes, contre une moyenne mondiale de 216, et connaît une baisse constante depuis 2000. Le taux de mortalité des moins de 5 ans a diminué dans ces pays, passant de 68,9 à 60,8 décès pour 1 000 naissances vivantes de 2014 à 2017. Les indicateurs relatifs à la tuberculose, aux maladies tropicales négligées, aux maladies non transmissibles et au suicide révèlent également une amélioration depuis 2014.

68. S'agissant des objectifs 4 (assurer à tous une éducation équitable, inclusive et de qualité et des possibilités d'apprentissage tout au long de la vie) et 5 (parvenir à l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles), les indicateurs relatifs au taux de scolarisation reflètent dans l'ensemble une amélioration constante depuis 2014, bien que des disparités entre les sexes persistent. Les indicateurs relatifs à l'égalité des sexes et à l'avancement des femmes et des filles montrent que les progrès se poursuivent. En 2018, 25 % des sièges dans les assemblées nationales et les organes directeurs locaux des pays en développement sans littoral étaient occupés par des femmes, soit une légère hausse par rapport aux 24,6 % de 2014.

69. En ce qui concerne l'objectif 6 (garantir l'accès de tous à des services d'alimentation en eau et d'assainissement gérés de façon durable), si des améliorations constantes ont été notées ces dernières années, la proportion moyenne de la population des pays en développement sans littoral ayant accès à des sources d'eau potable et à des installations sanitaires améliorées demeure très faible et largement inférieure à la moyenne mondiale, surtout dans les zones rurales.

70. Pour ce qui est de l'objectif 7 (garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable), le taux d'électrification et d'intensité énergétique a crû au cours de la période considérée.

71. S'agissant de l'objectif 9 (bâter une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation), la croissance du transport aérien de passagers et de fret se poursuit depuis 2014 et la valeur ajoutée manufacturière en pourcentage du PIB total a légèrement progressé de 2014 à 2017.

72. En ce qui concerne l'objectif 13 (prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions), la grande vulnérabilité persistante des pays en développement sans littoral aux effets délétères des changements climatiques, qui aggravent les phénomènes de sécheresse, de désertification, de dégradation des terres et de fonte des glaciers, est une source de vive préoccupation. Les pertes tragiques en vies humaines et en moyens de subsistance récemment causées par le cyclone Idai sont un rappel brutal de la vulnérabilité de ces pays. Il faut leur apporter d'urgence des ressources supplémentaires pour les aider à élaborer et appliquer des plans nationaux d'adaptation.

73. Pour ce qui est de l'objectif 14 (conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable), des progrès ont été accomplis pour sensibiliser les pays en développement sans littoral à leur droit de tirer parti des océans, des mers et des ressources marines, et d'entreprendre des activités dans la zone internationale des fonds marins.

74. S'agissant de l'objectif 15 (préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité), les tendances observées par le passé révèlent une progression de la déforestation dans les pays en développement sans littoral, qui s'est poursuivie pendant la période couverte par le Programme d'action de Vienne.

75. En ce qui concerne les objectifs 10 (réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre) et 17 (renforcer les moyens de mettre en œuvre le Partenariat mondial pour le développement durable et le revitaliser), l'aide publique apportée aux pays en développement sans littoral a augmenté de 17 % de 2014 à 2017. Le montant total des paiements au titre du service de la dette exprimé en pourcentage des exportations est passé de 19 % en 2014 à 24,5 % en 2017, et le problème du surendettement devient une préoccupation croissante, en particulier dans les pays en développement sans littoral d'Afrique.

V. Suivi et examen

76. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a continué de coordonner les activités du système des Nations Unies afin de faciliter la mise en œuvre effective du Programme d'action de Vienne. Au cours de la période considérée, le Bureau a organisé des réunions du Groupe consultatif interorganisations pendant lesquelles les participants ont examiné des moyens de mieux coordonner l'appui à la mise en œuvre du Programme d'action et aux préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme.

77. Pendant la période considérée, le Bureau de la Haute-Représentante a tenu des réunions de promotion et de sensibilisation, visant à encourager la transmission du savoir entre pairs et l'échange de pratiques optimales et à favoriser la cohérence dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et du Programme 2030. Plusieurs de ces réunions ont également été organisées dans le cadre de l'examen à mi-parcours du Programme d'action, notamment : trois réunions régionales d'examen (pour l'Europe et l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine) ; une réunion ministérielle des pays

en développement sans littoral sur le commerce et une autre sur les transports ; des activités thématiques préalables à la conférence, portant sur la réunion ministérielle des pays en développement sans littoral sur le commerce et les transports ; la conférence inaugurale du Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral ; une réunion sur les moyens d'accélérer l'accès à l'énergie durable pour tous dans les pays en développement sans littoral ; une réunion de groupes d'experts sur la promotion de la science, de la technologie, de l'innovation et des politiques propices à la transformation structurelle de l'économie et au développement durable dans les pays en développement sans littoral ; des manifestations parallèles avec les partenaires sur les thèmes de l'énergie, de la desserte numérique, de la facilitation du commerce, des investissements étrangers directs, des migrations et des changements climatiques. Le Bureau a également fourni un appui au groupe des pays en développement sans littoral pour l'aider à formuler sa position et l'assister dans les négociations sur les documents finals établis à la suite des cadres mondiaux.

78. La Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a examiné l'exécution de la phase I (2017-2021) du Programme d'action régional pour la connectivité de transport durable en Asie et dans le Pacifique, qui porte notamment sur les besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Pendant la période considérée, elle a organisé plusieurs activités de renforcement des capacités sectorielles de ces pays en vue d'accroître la viabilité de l'interconnexion des transports, d'améliorer l'interconnexion des transports entre l'Asie et l'Europe, de renforcer la sécurité routière et la mobilité urbaine, de faire construire des autoroutes, des chemins de fer et des ports secs et de faciliter les opérations de transport intermodal et transfrontières.

79. La Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a mis au point divers instruments techniques pour faciliter la prise de décisions, formulé des recommandations concernant la coordination des politiques de logistique au niveau régional et mené des activités visant à renforcer les institutions, à encourager le dialogue régional et à établir des indicateurs d'intégration logistique afin de promouvoir l'intégration et le développement durable de la région.

80. La Commission économique pour l'Europe collabore avec les pays en développement sans littoral d'Asie centrale à l'élaboration de plans nationaux visant à la facilitation du commerce, à la création d'organismes nationaux à cet effet, à l'adoption de normes internationales pour les affaires électroniques, à la mise en place de guichets uniques et à l'exécution de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

81. La Commission économique pour l'Afrique a fourni une assistance technique aux pays en développement sans littoral pour les aider à remédier à leurs difficultés de manière globale, facilité la création de l'Alliance pour la gestion des couloirs en Afrique, étudié l'état de l'intégration régionale dans ce continent et aidé les États Membres lors des négociations relatives à la Zone de libre-échange continentale africaine.

82. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel a apporté son appui, notamment en aidant à renforcer les capacités d'échange afin de créer des activités génératrices de revenus, en participant au développement de l'agrobusiness et de l'agro-industrie en encourageant l'utilisation des énergies renouvelables, en promouvant des méthodes de production plus propres et l'efficacité énergétique, en défendant la protection de l'environnement et en favorisant les partenariats multipartites.

83. Le Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets a exécuté des projets à l'appui du Programme d'action de Vienne dans de nombreux pays en développement sans littoral, notamment dans les domaines de l'efficacité des transports et du transit, des communications numériques et des infrastructures énergétiques.

84. Le Programme des Nations Unies pour le développement a aidé les pays en développement sans littoral à mettre en œuvre les priorités du Programme d'action de Vienne et du Programme 2030 grâce à la stratégie d'intégration, d'accélération et de soutien aux politiques, à la mise en place de plateformes d'échange des connaissances, à l'organisation d'activités de sensibilisation, à l'élargissement des partenariats et aux programmes de financement des objectifs de développement durable.

85. La CNUCED a aidé les pays en développement sans littoral et ceux en développement de transit à appliquer l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC en utilisant le Système douanier automatisé, qui facilite le dédouanement dans 23 de ces pays. Elle a également aidé à renforcer les capacités des comités nationaux de facilitation des échanges, notamment en matière de production et de science et technologie.

86. Le Département des affaires économiques et sociales a apporté son appui aux pays en développement sans littoral en ce qui concerne le transport durable, dans le cadre de la Conférence mondiale sur le transport durable, et les a aidés à accéder à des financements pour la gestion durable des forêts.

87. Ces quatre dernières années, le Centre du commerce international a mis en œuvre 29 projets nationaux et 5 projets régionaux dans les pays en développement sans littoral, dont l'intégration des microentreprises et des petites et moyennes entreprises aux chaînes de valeur, le renforcement des capacités des femmes et des jeunes de participer au commerce international et la facilitation des échanges entre acheteurs et vendeurs.

88. Le Bureau des Nations Unies pour la prévention des catastrophes a mis au point le système de suivi du Cadre de Sendai afin de surveiller les progrès accomplis sur la voie de la réalisation des sept objectifs mondiaux du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et des objectifs de développement relatifs à la réduction des risques de catastrophe. Au 1^{er} mai 2019, 24 pays en développement sans littoral utilisaient ce système de suivi.

89. L'Union internationale des télécommunications a effectué une analyse de fond et fourni une assistance technique pour améliorer la desserte numérique dans les pays en développement sans littoral.

90. L'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle a encouragé la création de centres d'appui à la technologie et à l'innovation, proposé des activités de renforcement des capacités en matière de technologie et de ressources humaines et mis en œuvre son projet sur le transfert de technologies nécessaires au développement dans quatre pays en développement sans littoral.

91. L'Organisation de l'aviation civile internationale a organisé une série de séminaires mondiaux et régionaux, y compris dans les pays en développement sans littoral, pour faciliter l'exécution du Programme d'identification des voyageurs, lequel devrait permettre d'améliorer sensiblement la sûreté de l'aviation et d'en faciliter le fonctionnement.

92. L'OMC a continué d'apporter son appui à la mise en œuvre de son Accord sur la facilitation des échanges, notamment dans les pays en développement sans littoral. Le Bureau de la Haute-Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, l'OMC et

d'autres organismes ont organisé un atelier sur la coopération entre les organismes frontaliers à destination des pays anglophones de la Communauté de développement de l'Afrique australe. L'OMC a également mis en place le Mécanisme pour l'Accord sur la facilitation des échanges, qui accorde des subventions aux membres qui ont des difficultés à obtenir une assistance. Les pays en développement sans littoral et de transit peuvent également en bénéficier.

93. L'Organisation mondiale des douanes a continué de contribuer à l'amélioration des systèmes de transit des pays en développement sans littoral en établissant des normes permettant de simplifier et d'harmoniser les procédures frontalières, en mettant en œuvre des projets de renforcement des capacités et en resserrant la coopération et la coordination avec les partenaires de développement.

94. Le Fonds commun pour les produits de base s'est employé à promouvoir la transformation économique structurelle dans les pays en développement sans littoral. Pendant la période considérée, le Fonds a obtenu de 14 de ces pays des propositions de projet, dont 16 recevront un apport financier d'un montant total de 45,2 millions de dollars.

95. Le Groupe de la Banque mondiale a aidé 30 des 32 pays en développement sans littoral et gère actuellement 48 projets de prêt dans 24 d'entre eux, pour un montant total de 10,8 milliards de dollars. Les principaux domaines bénéficiant d'un appui sont les routes et les autoroutes (40 %), les télécommunications (20 %), l'administration publique (16 %) et les chemins de fer (10 %).

96. La Banque interaméricaine de développement a aidé le Paraguay et l'État plurinational de Bolivie et, au cours de la période 2014-2018, a approuvé leurs projets de développement et d'entretien des infrastructures, évalués respectivement à 517 millions et 654 millions de dollars.

97. La Banque asiatique de développement a accordé aux pays en développement sans littoral des prêts et des subventions d'un montant total de 4,3 milliards de dollars au cours de la période 2015-2017, ce qui représentait environ 32 % de l'ensemble de l'aide versée aux fins de la coopération et de l'intégration régionales. Plus de 85 % du montant des prêts a été consacré aux secteurs des transports et de l'énergie.

98. La Banque africaine de développement a apporté son appui aux projets d'infrastructure qui favorisent l'intégration régionale, notamment ceux qui concernent les routes, l'énergie, les ports maritimes et les postes frontière uniques. La Banque européenne pour la reconstruction et le développement a investi dans des projets d'infrastructures de transport, d'électricité et d'énergie dans les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie.

99. En 2017, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe a organisé en Asie centrale des activités de renforcement des capacités et des formations ciblées sur les différents aspects de la facilitation du commerce, du développement du transport en transit et des réglementations relatives aux douanes et au passage des frontières.

100. L'Union internationale des transports routiers a poursuivi son action de sensibilisation et de renforcement des capacités des pays en développement sans littoral et des pays de transit de mettre en œuvre la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR.

101. Le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral a réalisé une analyse sur les questions prioritaires de ces pays.

VI. Conclusions et recommandations

102. Les pays en développement sans littoral 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. Le bilan de ces cinq dernières années est mitigé : si des progrès concrets ont été accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans certains domaines, ils sont restés limités dans d'autres. La mise en œuvre intégrale du Programme se heurte encore à de nombreux obstacles. Le taux élevé de ratification de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC par les pays en développement sans littoral et les pays de transit, ainsi que la poursuite de l'intégration et de la coopération régionales, mis en évidence par l'établissement de l'Union économique eurasiatique, de la Zone de libre-échange continentale africaine, de l'initiative « Une Ceinture et une Route » et de plusieurs accords multilatéraux, sont autant d'éléments qui indiquent que le temps de transit pourrait être grandement amélioré pour ces pays, ce qui contribuerait à l'avancement du Programme 2030. Une amélioration des résultats des couloirs routiers et ferroviaires a été constatée dans certaines régions. La période considérée a également été marquée par une croissance des ports secs, et des progrès ont été accomplis dans la modernisation et le développement des infrastructures de transport routier et ferroviaire dans toutes les régions comportant des pays en développement sans littoral, ainsi que dans l'amélioration de l'accès à l'énergie et aux moyens informatiques et de communication. Toutefois, un appui accru est nécessaire pour amener les infrastructures de transport des pays en développement sans littoral à un niveau comparable aux normes mondiales.

103. La part des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial de marchandises reste inférieure à 1 % et peu de progrès ont été accomplis dans la transformation structurelle et la diversification de leurs économies. Si, pendant la période considérée, les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont adopté de nombreuses mesures visant à faciliter le commerce, telles que la mise en place, entre autres, de postes frontière uniques et de guichets uniques, il leur reste toutefois beaucoup à faire pour mettre pleinement en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

104. Le manque de ressources financières et de capacités est au nombre des obstacles les plus importants aux efforts que les pays en développement sans littoral déploient pour exécuter le Programme d'action de Vienne et parvenir à une croissance soutenue et à un développement durable. La difficulté de ces pays à attirer et retenir les investissements, notamment les investissements étrangers directs, reste un problème à régler intégralement. Bien que l'aide publique au développement ait augmenté au cours de la période considérée, elle reste concentrée dans quelques pays en développement sans littoral et davantage de ressources sont nécessaires pour aider ces pays à atteindre les objectifs de développement durable d'ici 2030.

105. L'autre problème majeur rencontré est le manque de suivi et de données fiables et régulières pour éclairer les politiques, en particulier en ce qui concerne les infrastructures de transport, le coût des échanges et les mesures de facilitation du transit et du commerce. Parmi les autres difficultés constatées au niveau national, on peut citer le manque de coordination, l'insuffisance de moyens pour financer les infrastructures reliant aux pays de transit et la faible capacité d'élaboration de projets d'infrastructure qui soient financièrement viables.

106. Bien que les pays en développement sans littoral s'emploient à atteindre les objectifs de développement durable, ils ne progressent que lentement compte

tenu de leurs résultats globalement moins bons par rapport aux autres pays en développement et au reste du monde. Dans le contexte de la résolution 72/279 de l'Assemblée générale sur le repositionnement du système des Nations Unies pour le développement, il est essentiel que le système réformé des Nations Unies pour le développement apporte un meilleur appui aux pays en développement sans littoral dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et de l'ambitieux Programme 2030 afin de ne laisser personne de côté.

107. La mobilisation de ressources financières supplémentaires est cruciale pour accroître les investissements dans le développement et l'entretien d'infrastructures résilientes et durables, faciliter le commerce, augmenter les échanges, parvenir à une transformation structurelle et pallier les vulnérabilités internes et externes. Si les pays en développement sans littoral ont fait des efforts considérables pour mobiliser leurs ressources nationales, d'énormes déficits de financement subsistent. Il importe que la communauté internationale apporte un appui plus marqué sous la forme d'une aide publique au développement, d'une coopération Sud-Sud et d'une coopération triangulaire et d'investissements étrangers directs. Les banques multilatérales et régionales de développement devraient fournir aux pays en développement sans littoral un financement consacré à leurs infrastructures et les aider, ainsi que les pays en développement de transit, à concevoir des projets d'infrastructure et de transport susceptibles d'obtenir un appui financier, qui soient financièrement viables et respectueux de l'environnement. D'autres formes de coopération internationale pour le développement, des partenariats public-privé, des prêts à des conditions libérales ou non, des financements mixtes, des instruments de réduction des risques, des structures de financement commun et d'autres moyens novateurs devraient être utilisés.

108. L'assistance technique et l'appui au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral sont essentiels dans plusieurs domaines, notamment : l'adhésion effective aux accords internationaux et régionaux pertinents, leur ratification et leur mise en œuvre, notamment l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC ; l'élaboration et l'application de politiques et de stratégies efficaces, ciblées et de qualité, y compris des politiques industrielles, qui favorisent la création de valeur ajoutée, l'industrialisation de l'agriculture et la diversification de la base de production et d'exportation ; la promotion de l'innovation et d'une plus grande utilisation et meilleure adaptation à la technologie ; le renforcement de la mobilisation des ressources intérieures pour prévenir et combattre les flux financiers illicites et accéder aux ressources financières disponibles ; la consolidation d'un climat favorable aux investissements ; les mesures d'intégration régionale.

109. Les partenaires de développement, le système des Nations Unies et les autres organisations internationales et régionales devraient aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs systèmes statistiques nationaux afin qu'ils puissent améliorer leur production régulière de données et leurs analyses chiffrées, notamment en ce qui concerne les indicateurs du Programme d'action de Vienne relatifs aux transports et les objectifs liés à l'amélioration du transit, afin d'appuyer le suivi et l'évaluation efficaces de l'application dudit Programme.

110. Les pays en développement sans littoral doivent continuer d'élaborer et d'appliquer des mesures de facilitation du commerce, en coopération avec les pays en développement de transit, afin de simplifier les passages aux frontières, de mettre en place des systèmes communs de gestion des frontières et d'harmoniser les règles, formulaires et procédures relatifs à la douane et au passage des frontières, en vue d'assurer un commerce transfrontière plus rapide

et moins coûteux. Afin de faciliter la fourniture d'assistance au titre de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC, les pays en développement sans littoral doivent indiquer leurs besoins concernant les mesures relevant de la catégorie C de l'Accord.

111. Les pays en développement sans littoral sont encouragés à prendre les mesures nécessaires pour accroître leur participation au commerce en ligne telles que l'adoption de politiques visant à faciliter le développement des infrastructures nécessaires à ce type de commerce.

112. Les pays en développement sans littoral devraient améliorer l'environnement juridique et réglementaire de façon à permettre au secteur privé de contribuer plus largement à la mise en œuvre accélérée du Programme d'action de Vienne, en particulier pour les microentreprises et les petites et moyennes entreprises. Les partenaires de développement devraient fournir une assistance technique et financière et concourir au renforcement des capacités pour appuyer ces efforts.

113. Les pays en développement sans littoral devraient continuer d'aller au-delà des questions commerciales et explorer les possibilités de coopération régionale dans le cadre de projets conjoints dans les domaines des infrastructures, de la facilitation du commerce et des transports et d'autres domaines encore, tels que la recherche-développement.

114. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient s'efforcer de promouvoir une approche intégrée et durable de la gestion des couloirs de transport internationaux afin de favoriser l'interconnexion régionale.

115. Les partenaires de développement, le système des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales devraient appuyer les mesures que prennent les pays en développement sans littoral pour renforcer leur résilience, faire face aux changements climatiques et accroître les investissements dans la réduction des risques de catastrophe, notamment en ce qui concerne la préparation aux catastrophes, l'alerte rapide et l'action rapide.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1

Produit intérieur brut, taux de croissance, aide publique au développement et investissements étrangers directs

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>PIB (prix constants 2010, milliards de dollars É.-U.)</i>		<i>Croissance réelle du PIB (pourcentage)</i>		<i>Aide publique au développement (prix constants 2017, millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Investissements étrangers directs (millions de dollars É.-U.)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Afghanistan	21,27	22,17	3,06	2,5	4 676	3 804	44	54
Arménie	11,85	13,17	3,64	7,49	242	256	404	246
Azerbaïdjan	57,91	56,78	2,8	0,11	198	116	4 430	2 867
Bhoutan	1,94	2,37	5,75	6	119	119	32	10
Bolivie (État plurinational de)	24,48	27,88	5,46	4,2	613	949	657	725
Botswana	16,43	17,24	4,15	2,36	97	102	515	401
Burkina Faso	11,25	13,16	4,33	6,32	1 035	890	356	486
Burundi	2,41	2,47	4,24	0	466	428	47	0
Eswatini	5,16	5,35	1,93	2	83	147	26	-137
Éthiopie	39,44	52,04	10,26	11,11	3 276	4 121	1 855	3 586
Kazakhstan	186,5	198,4	4,21	4,03	80	59	8 406	4 634
Kirghizistan	5,86	6,64	4,02	4,58	537	461	248	94
Lesotho	2,84	2,93	3,12	-1,56	102	147	162	135
Macédoine du Nord	10,22	10,94	3,63	0,24	188	150	272	256
Malawi	8,19	9,12	6,21	5,08	850	1 515	599	277
Mali	14,76	18,47	7,79	6,94	1 118	1 358	144	266
Mongolie	11,41	12,42	7,89	5,07	295	764	337	1 494
Népal	19,47	21,72	5,99	7,5	791	1 268	30	198
Niger	7,41	8,5	7,53	4,89	832	1 223	822	334
Ouganda	23,55	26,81	4,55	5	1 521	2 008	1 059	700
Ouzbékistan	54,02	65,09	8,01	5,18	300	638	757	96

	<i>PIB (prix constants 2010, milliards de dollars É.-U.)</i>		<i>Croissance réelle du PIB (pourcentage)</i>		<i>Aide publique au développement (prix constants 2017, millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Investissements étrangers directs (millions de dollars É.-U.)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
<i>Pays en développement sans littoral</i>								
Paraguay	24,67	27,55	4,72	4,28	58	143	412	356
République centrafricaine	1,37	1,56	1,04	4,33	549	508	3	17
République démocratique populaire lao	9,91	12,16	7,61	6,89	437	480	721	813
République de Moldova	7,06	7,68	4,79	4,53	479	241	343	214
Rwanda	7,63	9,34	7,62	6,1	949	1 225	459	366
Soudan du Sud	11,95	12,76	22,24	1,26	1 833	2 183	44	80
Tadjikistan	7,12	8,64	6,69	7,08	324	317	289	141
Tchad	12,62	12,35	3,4	-3,14	357	648	-676	335
Turkménistan	34,97	42,1	10,35	6,47	31	29	3 830	2 314
Zambie	25,32	27,99	4,69	3,52	926	1 036	1 489	1 091
Zimbabwe	14,48	15,26	2,13	3,01	691	726	545	289
Total/moyenne	21,67	24,1	5,58	4,47	24 052	28 059	28 659	22 738

Source : Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat, Organisation de coopération et de développement économiques et UNCTADstat.

Abréviation : PIB = produit intérieur brut.

Tableau 2
Lignes ferroviaires, transport aérien, accès à l'électricité et informatique et communications

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Lignes ferroviaires, distance totale (km)</i>		<i>Transport aérien, départs des transporteurs enregistrés</i>		<i>Accès à l'électricité (% de la population)</i>		<i>Pourcentage de la population utilisant Internet</i>		<i>Abonnements à un service de téléphonie mobile pour 100 habitants</i>	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
Afghanistan	–	–	25 920	23 682	89,5	97,7	7	11,4	56,2	67,4
Arménie	–	686	0	–	100	100	54,6	69,7	119	119
Azerbaïdjan	2 066	2 132	21 910	25 365	100	100	75	79	111	103
Bhoutan	–	–	8 772	7 927	91,5	97,7	30,3	48,1	80,4	90,5
Bolivie (État plurinational de)	–	–	51 017	47 566	90	91,8	34,6	43,8	98,9	99,2
Botswana	–	–	8 304	6 901	56,1	62,8	36,7	41,4	157,3	141,4
Burkina Faso	518	518	3 672	3 863	19,2	25,5	9,4	15,9	71	93,5
Burundi	–	–	–	–	7	9,3	1,4	5,6	32,3	54,5
Eswatini	–	–	–	–	65	73,5	26,2	30,3	70,8	76,9
Éthiopie	–	–	71 166	99 263	27,2	44,3	7,7	18,6	31,3	37,7
Kazakhstan	14 767	16 040	71 220	65 009	100	100	66	76,4	163,5	146,6
Kirghizistan	424	424	17 388	27 097	99,8	100	28,3	38,2	131	121,9
Lesotho	–	–	–	–	27,8	33,7	22	29,8	99,7	70,9
Macédoine du Nord	699	683	–	–	100	100	68,1	76,3	107,1	96,4
Malawi	–	–	1 644	2 327	11,9	12,7	5,8	13,8	33	41,7
Mali	–	–	0	–	33	43,1	7	12,7	138,6	118,8
Mongolie	1 823	1 810	5 706	5 277	81,2	85,9	19,9	23,7	103,5	126,4
Népal	–	–	19 560	33 767	84,9	95,5	15,4	21,4	81,3	123,2
Niger	–	–	407	471	16,5	20	1,2	10,2	43	40,9
Ouganda	–	–	6 864	4 233	20,4	22	16,9	23,7	52,4	58,2
Ouzbékistan	4 202	4 642	23 149	21 730	100	100	35,5	52,3	70,9	76
Paraguay	–	–	5 496	3 476	99	99,3	43	61,1	111,5	109,6
République centrafricaine	–	–	–	–	21,3	30	3,6	4,3	25,6	25,2
République démocratique populaire lao	–	–	12 732	9 731	83,1	93,6	14,3	25,5	70,2	54,1

	<i>Lignes ferroviaires, distance totale (km)</i>		<i>Transport aérien, départs des transporteurs enregistrés</i>		<i>Accès à l'électricité (% de la population)</i>		<i>Pourcentage de la population utilisant Internet</i>		<i>Abonnements à un service de téléphonie mobile pour 100 habitants</i>	
	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017	2014	2017
<i>Pays en développement sans littoral</i>										
République de Moldova	1 156	1 151	8 400	14 116	100	100	67	76,1	91,8	90,4
Rwanda	–	–	12 096	4 593	19,8	34,1	10,6	21,8	68,3	72,2
Soudan du Sud	–	–	–	–	15,2	25,4	4,5	8	24,9	22,2
Tadjikistan	597	620	7 985	5 283	99,4	99,3	17,5	22	95,7	111
Tchad	–	–	72	–	8,5	10,9	2,9	6,5	38,7	42,7
Turkménistan	3 115	3 840	6 068	11 068	100	100	12,2	21,3	131,8	162,8
Zambie	–	–	8 050	9 020	27,9	40,3	19	27,9	64,8	78,6
Zimbabwe	–	–	3 730	3 444	32,3	40,4	16,4	27,1	76,6	85,3
Total/moyenne	29 367	32 546	401 328	435 209	49,5	56,3	17,3	25,7	66,1	72,1

Source : Banque mondiale, Base de données relative aux indicateurs de suivi des objectifs de développement durable et Union internationale des télécommunications.

Tableau 3
Exportations de marchandises et part des secteurs dans l'économie

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Part des exportations de marchandises dans les échanges mondiaux (%)</i>		<i>Secteur manufacturier, valeur ajoutée (% du PIB)</i>		<i>Agriculture, foresterie et pêche, valeur ajoutée (% du PIB)</i>		<i>Secteur des services, valeur ajoutée (% du PIB)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
Afghanistan	0,003	0,004	11,48	11,1	22,14	20,47	52,99	52,66
Arménie	0,008	0,012	9,67	10,23	18,07	14,94	47,41	51,32
Azerbaïdjan	0,149	0,11	4,71	4,72	5,32	5,63	33,62	37,48
Bhoutan	0,003	0,003	8,12	7,25	16,77	17,37	37,23	37,15
Bolivie (État plurinational de)	0,065	0,046	9,74	10,49	9,74	11,59	41,47	48,74
Botswana	0,045	0,031	5,31	5,13	2,09	1,99	55,7	58,4
Burkina Faso	0,013	0,017	6,27	5,49	31,36	28,66	40,33	55,13
Burundi	0,001	0,001	–	–	34,96	–	39,13	–
Eswatini	0,011	0,009	30,79	30,09	9,46	8,36	49,8	53,39
Éthiopie	0,018	0,014	3,99	5,59	38,52	34	39,89	36,92
Kazakhstan	0,419	0,313	10,32	11,2	4,33	4,36	54,84	57,42
Kirghizistan	0,01	0,009	13,68	15,1	14,72	12,33	50,61	50,38
Lesotho	0,004	0,006	11,99	13,73	5,62	6,12	54,44	52,52
Macédoine du Nord	0,026	0,035	10,95	12,68	10,18	7,89	53,83	54,62
Malawi	0,007	0,005	9,55	9,37	28,7	26,1	49,8	52,43
Mali	0,015	0,015	–	–	37,46	38,35	37,31	37,55
Mongolie	0,03	0,036	8,78	9,04	13,34	10,35	45,82	42,28
Népal	0,005	0,004	5,75	5,07	30,27	26,24	48,65	51,6
Niger	0,008	0,007	6,3	5,71	36,71	39,65	36,93	38,31
Ouganda	0,012	0,016	8,51	8,59	25,07	24,58	47,13	47,11
Ouzbékistan	0,061	0,058	–	–	17,27	16,99	44,34	39,85
Paraguay	0,051	0,046	18,81	19,95	11,68	10,31	47,1	48,04
République centrafricaine	0,001	0,001	7,77	–	40,59	39,63	39,66	39,31
République démocratique populaire lao	0,014	0,027	8,43	7,48	17,85	16,2	44,16	41,53

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Part des exportations de marchandises dans les échanges mondiaux (%)</i>		<i>Secteur manufacturier, valeur ajoutée (% du PIB)</i>		<i>Agriculture, foresterie et pêche, valeur ajoutée (% du PIB)</i>		<i>Secteur des services, valeur ajoutée (% du PIB)</i>	
	<i>2014</i>	<i>2018</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>	<i>2014</i>	<i>2017</i>
République de Moldova	0,012	0,014	11,63	–	13,05	–	54,49	–
Rwanda	0,004	0,006	5,89	5,93	28,75	30,96	47,16	46,38
Soudan du Sud	–	–	–	–	–	–	–	–
Tadjikistan	0,005	0,006	7,52	–	23,46	–	40,56	–
Tchad	0,022	0,01	2,69	–	50,65	49,13	31,09	33,9
Turkménistan	0,092	0,051	–	–	8,3	–	–	–
Zambie	0,051	0,046	6,82	7,55	6,78	6,75	53,51	52,19
Zimbabwe	0,02	0,023	12,59	11,02	8,75	8,34	57,59	60,59
Total/moyenne	1,19	0,98	9,04	9,59	14,31	15,58	47,26	48,34

Source : Banque mondiale et UNCTADstat.

Abréviation : PIB = produit intérieur brut.