



Assemblée générale

Distr. générale
7 août 2015
Français
Original : anglais

Soixante-dixième session

Point 23 b) de l'ordre du jour provisoire*

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

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

Rapport du Secrétaire général

Résumé

Le présent rapport est établi en application de la résolution 69/232, dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-dixième session, un rapport sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024. Le rapport donne un aperçu des progrès accomplis à ce jour, présente les initiatives et activités entreprises par les États Membres, les entités concernées du système des Nations Unies et d'autres organisations régionales et internationales conformément au Programme d'action et se termine par un ensemble de recommandations.

* A/70/150.



I. Introduction

1. Le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a été adopté à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral et approuvé en décembre 2014 par l'Assemblée générale dans sa résolution 69/137. Le Programme d'action est un programme à caractère prospectif axé sur des résultats précis qui succède au 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, en tant que plan de développement pour les pays en développement sans littoral durant la prochaine décennie. Il témoigne de l'engagement de la communauté internationale à venir en aide aux 32 pays en développement sans littoral que compte la planète et à faire face aux défis que posent leur enclavement, leur éloignement et leur isolement géographique grâce à des activités dans les six domaines d'action prioritaires que sont les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit; la création et la maintenance des infrastructures; le commerce international et la facilitation des échanges; l'intégration et la coopération internationales; la transformation structurelle de l'économie et les moyens de mise en œuvre.

2. Le présent rapport est le premier du genre consacré à l'examen de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. L'accent y est mis sur les principaux domaines d'action et les activités prioritaires conduites par tous les acteurs concernés. Il analyse l'état de mise en œuvre des activités inscrites dans les six domaines d'action prioritaires du Programme d'action, constituant ainsi une base de référence pour mesurer les progrès futurs. Le rapport se termine par des recommandations sur les mesures à prendre et une annexe statistique.

II. Aperçu des défis posés et de l'évolution récente du développement socioéconomique des pays en développement sans littoral

3. Les pays en développement sans littoral font face à des défis structurels qui sont directement et indirectement liés aux handicaps géographiques qui inhibent leur pleine participation aux réseaux mondiaux de production et les isolent des marchés mondiaux. Compte tenu de leur éloignement de la mer, ces pays doivent supporter des coûts de transport et de transaction anormalement élevés, ce qui exacerbe leurs désavantages comparatifs par rapport aux autres pays en développement. Les défis sans pareil qu'ils doivent affronter sont davantage compliqués par le faible niveau de développement de leur secteur des technologies de l'information et de la communication et les graves problèmes qu'ils rencontrent pour accéder à l'énergie. Ces pays affichent de faibles capacités productives, qui limitent le potentiel de valeur ajoutée à l'exportation et leurs capacités de diversifier les produits et les marchés et entravent considérablement leur croissance et leurs perspectives de développement.

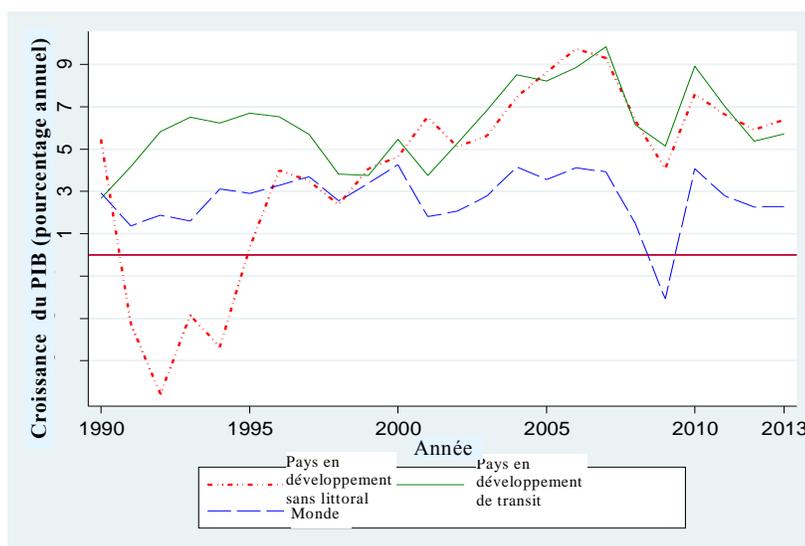
4. Nonobstant tous ces défis, on peut dire des 10 dernières années qu'elles ont été marquées par une amélioration générale des performances macroéconomiques dans la majorité des pays en développement sans littoral. Certains pays comme

l'Éthiopie, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao ont enregistré une croissance dynamique portée par des stratégies axées sur des niveaux élevés d'investissement public, un accroissement de la consommation privée et des apports importants d'investissements étrangers directs (IED).

5. En 2013, le taux de croissance annuelle moyen du produit intérieur brut (PIB) des pays en développement sans littoral s'est légèrement accru, passant à 6,6 % contre 5,9 % en 2012, avec cependant de grandes disparités dans ce groupe de pays. Un tiers des pays ont affiché un taux de croissance annuelle du PIB de plus de 7 %, tandis que 12 pays ont enregistré un taux allant de 4 % à 7 % et que les 9 pays restant étaient à moins de 4 %. S'agissant des perspectives et compte tenu de la concentration très élevée des exportations de combustibles dans la structure des exportations de ces pays (56 % en moyenne), leur croissance économique moyenne devrait subir le contrecoup de l'effondrement des prix des combustibles au niveau mondial.

Figure I

Croissance du PIB des pays en développement sans littoral (pourcentage annuel)



6. Bien que les performances économiques affichées annuellement par les pays en développement sans littoral au cours des 10 dernières années leur aient été dans l'ensemble favorables, il n'en demeure pas moins que ces pays figurent parmi les plus pauvres de la planète. En 2013, leur PIB par habitant ne dépassait pas 32 % de la moyenne mondiale. Par rapport aux pays en développement de transit et pour la même année de référence, le PIB par habitant des pays en développement sans littoral était inférieur de 1 700 dollars. À l'examen, ces données révèlent que trois des cinq pays les plus pauvres du monde, au regard du PIB par habitant, sont des pays en développement sans littoral. On ajoutera qu'entre 2003 et 2012, un tiers de la population des pays en développement sans littoral vivait avec moins de 1,25 dollar par jour (en parité de pouvoir d'achat). Dans certains de ces pays et pour la même période, les niveaux moyens de pauvreté étaient supérieurs à 60 %.

7. En 2013, les pays en développement sans littoral figuraient également parmi les pays affichant les niveaux de développement humain les plus bas, comme l'indique l'Indice de développement humain, mesure composite exprimant les niveaux d'espérance de vie, d'éducation et de revenu. En 2013, sur les 15 pays ayant le plus faible niveau de développement humain, 8 étaient des pays en développement sans littoral. Les écarts au sein de ce groupe de pays étaient également très importants, puisque l'indice médian s'établissait à 0,56 tandis que l'indice le plus élevé était de 0,76 et le plus bas de 0,34.

8. Les pays en développement sans littoral sont aussi victimes du coût prohibitif de leurs échanges commerciaux, qui est deux fois plus élevé que celui des pays en développement de transit. Les coûts réels du commerce – le transport et les autres coûts liés aux échanges internationaux – sont des déterminants importants de la capacité d'un pays de participer pleinement à l'économie mondiale. Il n'est donc guère surprenant que ces pays rencontrent de plus grandes difficultés que les pays dotés d'une façade maritime pour développer leur commerce international. Leur part des exportations mondiales était estimée à seulement 1,2 % en 2014 contre 33 % pour les pays en développement (à l'exclusion de la Chine).

9. Dans la plupart des pays en développement sans littoral, les ressources destinées à l'investissement sont essentiellement d'origine étrangère, avec une prédominance de l'aide publique au développement (APD), des IED et des envois de fonds de la diaspora. Il est donc particulièrement préoccupant de constater que les flux nets d'APD, exprimés en pourcentage du revenu national brut (RNB), continuent de baisser. En moyenne, les recettes nettes d'APD ont chuté de moitié entre 2003 et 2013, passant d'environ 8,2 % à 3,5 %. Au cours de la même période, les flux d'IED se sont significativement accrus, bien qu'en baisse tendancielle depuis 2011. Les envois de fonds prennent de plus en plus d'importance dans ces pays, malgré la baisse de 12 % enregistrée en 2013.

10. En outre, le stock de la dette extérieure des pays en développement sans littoral, en pourcentage du RNB, s'est légèrement accru en 2013 par rapport à 2011, passant de 42,8 % en moyenne à 43,5 %, tandis que celui des pays en développement de transit augmentait de 27,1 % à 27,9 %. Si le stock de la dette extérieure d'un pays peut aider à combler l'écart entre l'épargne intérieure et l'investissement, il peut également être un signe de précarité du point de vue des mesures et politiques auxquelles l'État peut recourir pour honorer les obligations liées au service de la dette.

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

A. Priorité 1 : les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

11. Le premier objectif spécifique est de 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. Aujourd'hui, il n'y a pas de données actualisées régulièrement pour toutes les régions, sur lesquelles on pourrait s'appuyer pour surveiller de près cet objectif spécifique, à l'exception de celles qui concernent la région du Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale

présentée au tableau 1. Ces données montrent que cet objectif spécifique a été atteint dans tous les couloirs d'Asie centrale.

Tableau 1
Durée de passage par les couloirs d'Asie centrale en 2013
(nombre de kilomètres en 24 heures)

	<i>Nombre de kilomètres dans les couloirs routiers connaissant des retards</i>
Région entière	624
Couloir 1 (reliant la Fédération de Russie à la Chine à travers le Kazakhstan et le Kirghizistan)	672
Couloir 2 (reliant l'Azerbaïdjan, la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan)	576
Couloir 3 (reliant l'Afghanistan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Fédération de Russie, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan)	528
Couloir 4 (reliant la Fédération de Russie à l'Asie de l'Est à travers la Chine et la Mongolie)	360
Couloir 5 (reliant l'Afghanistan, la Chine, le Kirghizistan, le Pakistan et le Tadjikistan)	432

Source : Banque asiatique de développement.

12. Selon des données de 2009 publiées par la Banque mondiale dans *Transport Prices and Costs in Africa*, la vitesse de transit du port vers la destination finale dans la plupart des couloirs était bien inférieure à 300 à 400 kilomètres par 24 heures. La vitesse de transit moyenne était de 144 kilomètres par 24 heures en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, 192 kilomètres par 24 heures en Afrique de l'Est et 288 kilomètres par 24 heures en Afrique australe.

13. L'Indice de performance logistique donne des informations importantes pour le suivi du deuxième objectif spécifique : la réduction du délai de passage des frontières. Cet indice repose sur six dimensions du commerce, dont l'efficacité du passage en douane, la qualité de l'infrastructure et la rapidité de livraison. Comparativement aux pays en développement de transit, les pays en développement sans littoral affichent un indice modeste, à la fois dans sa globalité et dans ses composantes (voir tableau 2).

Tableau 2
Indice moyen de performance logistique (2014)

	<i>Composantes de l'indice de performance logistique</i>						
	<i>Indice global de performance logistique</i>	<i>Douanes</i>	<i>Infrastructure</i>	<i>Livraisons internationales</i>	<i>Qualité et compétence des services logistiques</i>	<i>Suivi et traçabilité</i>	<i>Ponctualité</i>
Pays en développement sans littoral	2,49	2,35	2,31	2,51	2,45	2,47	2,83
Pays en développement de transit	2,69	2,45	2,51	2,70	2,63	2,74	3,10

Source : Banque mondiale.

14. Les pays en développement sans littoral et de transit ont pris des mesures pour accélérer le passage en douane, dont notamment les postes frontière « One Stop », les guichets uniques électroniques, l'utilisation pilote d'autorisations de transit par les membres de l'Organisation de coopération économique de la mer Noire, les carnets TIR, le Système douanier automatisé SYDONIA et les assurances automobile aux tiers. Nonobstant ces initiatives, il faut redoubler d'efforts pour améliorer les mouvements transfrontières des marchandises par la mise en œuvre efficace des programmes existants et à la faveur d'initiatives nouvelles.

15. Le troisième objectif spécifique vise à réduire le temps passé aux points d'articulation des systèmes de transport intermodal, c'est-à-dire les points de transfert du rail à la route ou du port au rail ou à la route. Les données permettant de mesurer les progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif spécifique ne sont ni disponibles à tout moment ni recueillies régulièrement. Celles qui existent sont issues d'études spécifiques et ne couvrent pas l'ensemble des pays en développement sans littoral. Une étude menée par la Banque mondiale en 2012 en Afrique montre qu'à l'exclusion des villes de Durban (Afrique du Sud) et Mombasa (Kenya), la durée de séjour des navires dans la plupart des ports est proche de 20 jours contre seulement quatre jours dans la majorité des grands ports d'Asie de l'Est et d'Europe. Il faut donc redoubler d'efforts pour réduire ces délais et veiller à disposer de données régulièrement mises à jour concernant cet objectif spécifique.

16. Dans le Programme d'action de Vienne, les pays en développement sans littoral et de transit sont invités à adhérer aux conventions internationales, sous-régionales et régionales pertinentes et à les ratifier. L'état de la ratification de certains des instruments internationaux les plus importants présenté au tableau 3 montre que de nombreux pays n'ont pas encore ratifié ces instruments et qu'ils devront le faire pour que les activités prévues dans ce domaine d'action prioritaire soient mises en œuvre.

Tableau 3
**État de l'adhésion à certaines conventions des Nations Unies
et de leur ratification par les pays en développement sans littoral
et de transit au 30 juin 2015**

<i>Conventions</i>	<i>Nombre de pays en développement sans littoral</i>	<i>Nombre de pays en développement de transit</i>
Convention sur la circulation routière (1968)	13	13
Convention sur la signalisation routière (1968)	8	10
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11	5
Convention douanière relative à l'importation temporaire de véhicules routiers commerciaux (1956)	6	3
Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	6	3
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles de marchandises aux frontières (1982)	11	3

<i>Conventions</i>	<i>Nombre de pays en développement sans littoral</i>	<i>Nombre de pays en développement de transit</i>
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)	10	2
Protocole d'amendement à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (1999)	16	20
Accord sur la facilitation du commerce de l'Organisation mondiale du commerce	1*	0

Source : Commission économique pour l'Europe, Organisation mondiale des douanes (OMD) et Organisation mondiale du commerce (OMC).

* Ratifié par un deuxième pays en développement sans littoral en date du 6 août 2015.

B. Priorité 2 : création et maintenance des infrastructures

17. Dans ce domaine d'action prioritaire, l'accent est mis sur les transports, l'infrastructure et l'énergie et l'infrastructure des technologies de l'information et des communications.

18. Les données les plus récentes sur l'infrastructure routière, qui sont présentées au tableau 2 de l'annexe, montrent que les pays en développement sans littoral disposent de réseaux routiers relativement modestes comparés à leurs voisins des pays en développement de transit. Bien qu'ils aient déployé des efforts pour développer et améliorer leur infrastructure des transports routiers, il faudra en faire encore davantage.

19. D'après les données relatives à l'infrastructure ferroviaire dans les pays en développement sans littoral, les réseaux ferroviaires se sont développés dans sept pays entre 2009 et 2013, mais sont restés tels quels ou ont diminué dans 12 pays. Il faut donc créer ou améliorer les réseaux ferroviaires là où cela est possible car le transport ferroviaire est une option peu coûteuse adaptée aux besoins d'exportation des pays en développement sans littoral, génératrice de faibles émissions de carbone et moins sujette aux encombrements qui caractérisent les réseaux routiers.

20. Le réseau autoroutier asiatique s'étend sur 143 000 kilomètres d'autoroutes répondant aux normes, traversant 32 pays et reliées à l'Europe. Environ 29 % du réseau routier asiatique est composé de routes de la classe III (départementales). Ces routes ont deux voies au maximum et ne sont pas totalement bitumées. En Amérique latine, les réseaux routiers des pays en développement sans littoral ont besoin d'être améliorés. En Afrique, l'autoroute transafricaine, qui s'étend sur 54 120 kilomètres répartis entre neuf couloirs manque encore de liaisons routières importantes puisque les automobilistes sont obligés d'emprunter des chemins très peu praticables ou même dangereux à cause des pluies et des tempêtes de sable, voire de l'accumulation de pierres et de sables. Les liens manquants dans le réseau ferroviaire africain sont d'une longueur de 26 362 kilomètres. Quant aux liaisons manquantes dans le réseau ferroviaire transasiatique, elles sont évaluées à 10 500 kilomètres. Il est important de mettre en place les liaisons manquantes dans les réseaux routier et ferroviaire dans les régions des pays en développement sans littoral, de façon à rendre ces pays plus accessibles.

21. S'agissant de l'accès à l'énergie, les pays en développement sans littoral accusent un grand retard par rapport aux autres groupes de pays. En 2010, le pourcentage moyen de la population ayant accès à l'électricité dans ces pays était de 42 % contre 73 % dans les pays en développement de transit et 81 % dans le monde. Lorsque ces données sont ventilées entre populations rurales et populations urbaines, on constate que 74 % des populations urbaines des pays en développement sans littoral ont accès à l'électricité contre seulement 33 % des populations rurales. La ventilation des données révèle que dans plus d'un tiers de ces pays, moins de 17 % de la population bénéficie de l'électricité. Il faut donc déployer davantage d'efforts pour élargir l'accès de ces populations à des services énergétiques fiables et modernes.

22. Le Programme d'action de Vienne appelle les pays en développement sans littoral à élaborer des politiques nationales de haut débit. Selon le rapport de 2014 de la Commission sur le haut débit pour le développement numérique, environ 70 % de ces pays ont élaboré des politiques nationales sur le haut débit. Ceux qui ne l'ont pas encore fait doivent élaborer de telles politiques et les mettre en œuvre.

23. Dans les pays en développement sans littoral, le secteur des TIC a affiché une forte croissance au cours des 10 dernières années, notamment les communications mobiles dont le nombre d'abonnés a été multiplié par 20. Par contre et malgré le développement constant d'Internet, le pourcentage de la population y ayant accès est demeuré faible dans la plupart de ces pays, soit 20 % seulement en 2013. Cette moyenne cache d'importantes disparités, le taux le plus élevé étant de 61,2 % et le plus bas de 1,3 %. L'accès limité au haut débit, les coûts élevés, l'absence de fourniture fiable d'énergie et la faiblesse de l'accès aux ordinateurs sont autant de facteurs qui restreignent l'accès à Internet. Il faut donc résolument agir pour améliorer l'infrastructure et élaborer des politiques et des cadres réglementaires adaptés pour progresser véritablement et atteindre l'objectif spécifique de la promotion de l'accès de tous à Internet à un coût abordable.

24. Il est essentiel que les pays en développement sans littoral et de transit rattrapent leur retard infrastructurel pour mettre en œuvre avec succès le Programme d'action de Vienne. Il faudra pour cela mobiliser des financements auprès de toutes les sources, publiques et privées, dans le cadre de partenariats public-privé, de l'APD ou de sources innovantes de financement. Les études et données en possession de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) montrent que le niveau actuel des investissements publics et privés dans l'infrastructure ne suffit pas pour mettre en place toute l'infrastructure dont la région a besoin pour son développement durable. Selon les estimations de la CEPALC, chaque pays de la région doit investir annuellement 6,2 % de son PIB pour couvrir les besoins en infrastructures pendant la période 2012-2020. Cependant, les données préliminaires relatives à l'investissement public et privé dans les infrastructures révèlent que, en moyenne, 2,7 % seulement du PIB de la région a été alloué à ces infrastructures au cours des 10 dernières années.

25. Dans le continent africain, le Programme de développement des infrastructures en Afrique appuie des projets dans les secteurs de l'énergie, des transports, des cours d'eau transfrontières et des TIC pour un investissement global de 67,9 milliards de dollars à réaliser pendant la période 2012-2020. L'Initiative présidentielle en faveur des infrastructures du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique appuie huit projets soutenus par des chefs d'État et de

gouvernement. Dans le cadre de la coopération Sud-Sud, la Chine a apporté son soutien à l'investissement dans les infrastructures dans plusieurs pays en développement sans littoral. La Nouvelle banque de développement, récemment créée, mobilise également des financements pour le développement des infrastructures.

26. La Banque asiatique d'investissement pour l'infrastructure, qui a été lancée en Chine, est une institution financière internationale qui s'occupe du financement de projets d'infrastructure en Asie. Le Fonds de l'Association des Nations d'Asie Sud-Est (ASEAN) pour l'infrastructure, créé en 2013, est une initiative innovante pour mobiliser les ressources de la région en faveur du développement des infrastructures. La Banque asiatique de développement (BAsD) apporte également un appui à l'investissement pour le développement de l'infrastructure dans la région. C'est ainsi que, entre 1992 et 2010, le Programme de coopération économique dans la sous-région du bassin du Mékong, mis en place par la Banque, a permis d'investir près de 15 milliards de dollars dans des projets de routes, d'aéroports et de voies ferrées couvrant l'ensemble de la sous-région, mais aussi d'installations de production d'énergie, d'infrastructures touristiques et de prévention des maladies transmissibles. Le cadre d'investissement régional du Programme pour la période 2013-2022 soutient plus de 200 projets dans 10 secteurs pour un investissement dépassant 50 milliards de dollars. Le nombre et la valeur des projets du Programme de coopération économique régionale en Asie centrale, qu'appuie la BAsD, sont passés de 6 projets d'un montant de 247 millions de dollars en 2011 à 158 projets représentant approximativement une valeur de 24,6 milliards de dollars en 2014.

27. Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), le montant de l'APD, qui porte à la fois sur des ressources concessionnelles et non concessionnelles mobilisées par des partenaires de développement en faveur des pays en développement sans littoral pour le développement et la maintenance de l'infrastructure, s'est établi à environ 6,7 milliards de dollars en 2013. Les contributeurs les plus importants ont été la Banque mondiale, le Japon, les États-Unis et la BAsD. En 2013, les plus grands bénéficiaires ont été le Kazakhstan, l'Afghanistan, l'Éthiopie et l'Azerbaïdjan. L'essentiel de ces ressources a été consacré aux secteurs des transports et du stockage.

C. Priorité 3 : le commerce international et la facilitation des échanges

28. Dans ce domaine d'action prioritaire, l'accent est mis sur le commerce international et la facilitation des échanges. Au niveau mondial, il faut agir pour conclure le cycle de négociations commerciales de Doha consacré au développement en accordant une attention toute particulière aux besoins des pays en développement, notamment les pays en développement sans littoral. Les membres de l'OMC s'emploient à finaliser un programme de travail sur les questions non encore abordées au titre du cycle de Doha.

29. En ce qui concerne le commerce international, l'expansion régulière des exportations de marchandises au départ des pays en développement sans littoral s'est considérablement ralentie en 2012 et 2013. En 2014, les exportations totales de

ce groupe de pays ont atteint près de 226 milliards de dollars, soit 1,8 % de moins que l'année précédente. De même, les importations de marchandises ont chuté en 2014 à un niveau de 218 milliards de dollars, essentiellement à cause de l'atonie prolongée de la croissance et de la chute tendancielle des prix des produits de base.

30. En 2014, les exportations des pays en développement sans littoral représentaient 1,2 % des exportations mondiales, soit sensiblement le même niveau depuis 2011. La moitié des recettes d'exportation de ce groupe de pays a été réalisée par deux pays seulement, ce qui rend compte de la place marginale qu'occupe la plupart de ces pays dans le système commercial international. Par contre, le commerce des biens et services de ces pays représente en moyenne plus de 70 % de leur PIB. Par conséquent, il semble, malgré les handicaps géographiques et le coût élevé du transport, que ces pays soient très dépendants du commerce pour leur développement économique.

31. Les exportations des pays en développement sans littoral sont de plus en plus concentrées sur une poignée de produits, notamment des matières premières (minéraux, produits agricoles et carburant) qui ont peu ou pas de valeur ajoutée. L'indice de concentration des exportations des pays en développement sans littoral est passé de 0,20 en 2003 à 0,36 en 2013. Celui des pays en développement est de seulement 0,13. Les produits à haute valeur ajoutée, les biens manufacturés et les exportations de services (tourisme, TIC, finances et banques) sont un moyen pour ce groupe de pays de réduire les coûts du commerce et d'atténuer la vulnérabilité aux chocs externes, causée notamment par les fluctuations des prix des produits de base.

32. S'agissant de la facilitation du commerce, des progrès tangibles ont été accomplis par nombre de pays en développement sans littoral, notamment grâce à la simplification et l'harmonisation des procédures douanières et de transit et des formalités et mesures de facilitation des échanges, ce qui a permis de réduire les délais d'attente et les documents requis dans les opérations d'importation et d'exportation. Selon la Banque mondiale, le temps nécessaire à l'exportation d'un conteneur a été réduit entre 2005 et 2014 dans 24 pays en développement sans littoral. Le nombre de documents demandés à l'exportation de marchandises a également baissé dans 12 de ces pays. Pour l'importation, le nombre de documents a été réduit dans 16 pays. Malgré ces progrès, il faut encore pour ces pays 40 jours en moyenne pour exporter contre seulement 22 jours dans les pays en développement de transit.

33. Les pays en développement sans littoral continuent de payer des coûts très élevés pour le commerce et le transport. Le coût moyen à l'exportation et à l'importation y était en 2014 de 3 443 et 4 343 dollars respectivement contre 1 301 et 1 559 dollars respectivement dans les pays en développement de transit. En outre, depuis 2010, les coûts des exportations et des importations des pays en développement sans littoral ont augmenté de 25 % et 29 % respectivement contre 6 % et 7 % seulement dans les pays en développement de transit. Ces coûts élevés handicapent sérieusement la compétitivité des produits d'exportation de ce groupe de pays sur les marchés mondiaux.

34. Comme cela a été indiqué dans la priorité 1, les pays en développement sans littoral ont affiché la plus faible performance logistique en 2014. La faiblesse de la gestion des douanes et des frontières et la médiocre qualité de l'infrastructure du commerce et des transports demeurent une entrave à l'efficacité des installations et services logistiques dans ces pays.

35. En outre, il ressort de l'analyse préliminaire de l'exercice de suivi et d'évaluation du cinquième Examen global de l'aide pour le commerce, à laquelle 16 pays en développement sans littoral ont participé, que ceux-ci considèrent que les formalités aux frontières et l'infrastructure sont les causes les plus importantes des coûts élevés du commerce. Il apparaît aussi que pour ces pays, la facilitation du commerce est une des actions prioritaires à conduire au titre de l'Aide pour le commerce.

36. L'adoption de l'Accord sur la facilitation du commerce de l'OMC a constitué une étape importante vers la mise en place d'une plateforme commune pour mettre en œuvre, à une large échelle, des mesures de facilitation du commerce au niveau mondial. Cet accord entrera en vigueur lorsqu'il sera ratifié par les deux tiers des membres de l'OMC. À la date du 6 août 2015, 12 pays membres, dont deux pays en développement sans littoral, l'avaient ratifié et plus de 40 pays avaient indiqué qu'ils comptaient le faire dans un proche avenir.

37. Le principal objectif de l'Accord est d'accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises aux frontières et de réduire les coûts des transactions commerciales. Pour les pays en développement sans littoral, certains aspects revêtent une importance toute particulière, notamment les dispositions de l'Accord concernant les marchandises en transit et les obligations liées aux droits de douane, aux procédures et à la documentation; la transparence; les mesures de facilitation du commerce et l'amélioration de la coopération entre les services douaniers et les organes présents aux frontières. L'Accord contient en outre des dispositions innovantes sur le traitement spécial et différencié des pays en développement.

38. Il est essentiel que les partenaires de développement apportent une assistance financière et technique aux pays en développement, notamment les pays sans littoral, aux fins de mettre en œuvre comme il convient les dispositions de l'Accord et de définir les besoins des pays en développement. Depuis 2013, le secrétariat de l'OMC, en collaboration avec d'autres organisations internationales, a aidé 15 pays en développement sans littoral à évaluer leurs besoins et priorités en matière de facilitation du commerce. En outre, des organisations internationales, dont plusieurs appuient déjà ce groupe de pays dans les questions liées au commerce, se sont conjointement engagées à aider les pays en développement à mettre en œuvre l'Accord.

39. À la date du 31 mai 2015, sur les 66 notifications d'engagements de catégorie A – dispositions devant être appliquées par les pays lorsque l'Accord sera en vigueur – reçues par l'OMC, 9 avaient été faits par des pays en développement sans littoral et 13 par des pays en développement de transit. Six pays en développement de transit avaient indiqué qu'ils étaient tout à fait prêts à pleinement appliquer l'article 11 sur la liberté de transit, tandis que quatre autres étaient prêts à l'appliquer partiellement. Il importe que tous les pays ratifient l'Accord le plus tôt possible et que les pays en développement notifient à l'OMC leurs engagements de la catégorie A.

40. Au niveau national, les comités de facilitation du commerce sont des outils importants d'analyse, de négociation et de mise en œuvre des engagements relatifs à la facilitation du commerce. À ce jour, 17 pays en développement sans littoral ont créé leur comité ou organisme national de facilitation du commerce. Il faut veiller à ce que tous les acteurs concernés, y compris le secteur privé, soient représentés dans

ces comités. En outre, 13 des 16 pays qui ont notifié à l'OMC leurs engagements ont indiqué avoir accordé la priorité à la facilitation du commerce dans leurs stratégies de développement national.

D. Priorité 4 : intégration et coopération régionales

41. Pour les pays en développement sans littoral, la coopération étroite avec les pays en développement de transit de leur région est indispensable au renforcement de leurs connexions et de leur compétitivité et, par conséquent, de leur accès aux marchés internationaux et aux possibilités qu'offre la mondialisation, ce qui ne manquera pas de les avantager collectivement par un surcroît d'opportunités de croissance et d'apports d'IED. Le développement des infrastructures régionales et des couloirs de transport est un important facteur de promotion de l'intégration régionale, qui est susceptible de contribuer au règlement des problèmes que pose la fragmentation des politiques nationales de transport.

42. Les pays en développement sans littoral participent de plus en plus aux accords commerciaux régionaux bilatéraux et multilatéraux. Selon l'OMC, en avril 2015, ces pays participaient à 3,8 accords commerciaux régionaux en moyenne. Les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie étaient quant à eux parties à 5,4 accords commerciaux régionaux contre 2,5 accords pour les pays africains. L'État plurinational de Bolivie et le Paraguay ont respectivement participé à quatre et trois accords commerciaux régionaux. Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), à la fin de mars 2015, les pays en développement sans littoral avaient signé une moyenne de 20 accords bilatéraux d'investissement et sept autres accords internationaux d'investissement. Il est important que les accords conclus par les pays en développement sans littoral mettent tout particulièrement l'accent sur la notion de croissance et de développement durable profitables à tous.

43. En Afrique, l'intégration et la coopération régionales figurent parmi les priorités stratégiques des autorités. On compte une trentaine d'accords commerciaux régionaux, dont les huit accords relatifs aux communautés économiques régionales reconnues par l'Union africaine, parmi lesquels sept ont été signés par des pays en développement sans littoral. Dans l'ensemble, l'évolution de la situation sur le terrain a cependant été timide, la part du commerce intra-africain ayant été de seulement 12 % des échanges globaux du continent. Un accord commercial régional plus large – l'Accord tripartite de zone de libre-échange – est en cours d'élaboration. Il concerne 26 pays (dont 10 pays en développement sans littoral) et s'appuie sur les accords déjà en place au sein du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA), de la Communauté d'Afrique de l'Est et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). De plus, la zone continentale de libre-échange, qui doit être établie en 2017, approfondira l'intégration régionale.

44. Un grand nombre de mesures ont été prises au sein des communautés économiques régionales pour adopter des programmes communs et harmoniser les politiques relatives au commerce, aux transports et aux formalités de passage des frontières et promouvoir la coopération aux frontières, grâce notamment aux programmes de postes frontière conjoints de la CEDEAO, à la loi relative à la

gestion des douanes de la Communauté d'Afrique de l'Est et au mécanisme régional de garantie du transit douanier du COMESA.

45. Dans les sous-régions, les pays en développement sans littoral ont enregistré quelques progrès en matière de coopération et de connexion dans le domaine de l'énergie. Le COMESA a ainsi lancé une initiative pour promouvoir la coopération régionale en matière de développement énergétique, de commerce et de renforcement des capacités. Par ailleurs, l'Eastern Africa Power Pool (Pool énergétique de l'Afrique de l'Est) a mis en place un plan-cadre énergétique et un code de réseau électrique pour l'ensemble de la région.

46. L'Union économique eurasienne a été créée en 2015. Elle favorise la liberté de mouvement des biens, des services, des capitaux et du travail, ainsi que la mise en place, en Europe et en Asie, de politiques coordonnées, harmonisées et unifiées. Cette union est composée de l'Arménie, du Bélarus, de la Fédération de Russie et du Kazakhstan. L'adhésion du Kirghizistan à l'Union est en bonne voie.

47. Le Chemin de fer transasiatique et les réseaux autoroutiers asiatiques relient les pays en développement sans littoral d'Europe et d'Asie aux couloirs régionaux internationalement reconnus. Divers autres projets et accords favorisent les actions que mènent les pays en développement sans littoral pour renforcer les connexions dans la région, harmoniser les politiques et accélérer le transport en transit. En septembre 2014, les États membres de l'Organisation de Shanghai pour la coopération ont signé l'Accord sur la création de conditions favorables au transport routier international. Un accord-cadre de coopération énergétique sur l'électricité a aussi été signé en novembre 2014 par les États membres de l'Association sud-asiatique de coopération technique, dont des pays en développement sans littoral (l'Afghanistan, le Bhoutan et le Népal). Deux autres accords ont également été préparés, l'un sur les réseaux ferroviaires régionaux et l'autre sur la circulation automobile. Parmi les autres accords importants touchant des pays en développement sans littoral, on citera les accords de transit et de transport signés au sein de l'Organisation de coopération économique, l'accord sur le Couloir de transport Europe-Caucase-Asie, l'accord couvrant la sous-région du bassin du Mékong et l'accord relatif à la région de la mer Noire.

48. Dans le cadre du processus continu d'intégration économique en Amérique du Sud, le traité constitutif de l'Union des nations sud-américaines, une union intergouvernementale intégrant le MERCOSUR et la Communauté andine, a vu le jour en 2011. Deux pays en développement sans littoral (l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay) en sont membres. L'Initiative d'intégration de l'infrastructure régionale sud-américaine, qui coordonne le développement des infrastructures de transport, de l'énergie et des télécommunications en Amérique du Sud depuis 2000, a été intégrée dans les institutions de l'Union des nations sud-américaines. Selon la CEPALC, en 2012, l'État plurinational de Bolivie et le Paraguay avaient absorbé 16 % (soit 19,25 milliards de dollars) du montant total des investissements alloués au titre de l'Initiative. En mai 2013, un montant de 2,926 milliards de dollars avait déjà été alloué à l'achèvement des projets de transport routier et ferroviaire réalisés dans le cadre de l'Initiative au profit de pays en développement sans littoral.

49. Il est indispensable que les actions d'intégration régionale dans les régions comptant des pays en développement sans littoral mettent l'accent non seulement sur la coopération pour le commerce, la facilitation des échanges, l'investissement

et l'approfondissement des connexions régionales, mais aussi sur la recherche et le développement et les politiques industrielles favorisant dans ces pays le changement structurel réel et la croissance. À cet égard, il faut encourager la transformation des couloirs de transport en couloirs du développement par la création d'industries, d'entreprises, d'infrastructures sociales et auxiliaires en relation avec les infrastructures de transport. Cela contribuera à stimuler le développement social et économique dans les zones situées à proximité des voies de transport. L'échange d'expériences et d'informations entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins pays en développement de transit devrait également être une des composantes des actions en faveur de la coopération et de l'intégration régionales.

E. Priorité 5 : la transformation structurelle de l'économie

50. Les pays en développement sans littoral sont impérativement appelés à réussir la transformation structurelle de leur économie s'ils veulent s'assurer une croissance économique durable et éradiquer la pauvreté dans les 10 prochaines années. La transformation structurelle de l'économie est un processus qui passe par un redéploiement de l'activité économique en substituant aux activités et secteurs à faible valeur ajoutée et à faible productivité des activités et des secteurs générateurs de valeur ajoutée et de productivité plus élevées.

51. En moyenne, l'agriculture des pays en développement sans littoral présente une chute de sa part de valeur ajoutée en pourcentage du PIB (fig. II). Le secteur manufacturier décline également, bien qu'à un rythme moins rapide que celui de l'agriculture. Entre 2003 et 2013, le secteur manufacturier a baissé d'environ 3 %, tandis que la chute du secteur agricole était deux fois plus importante. Parallèlement, l'évolution de la part du secteur des services dans le PIB évoluait différemment, avec une hausse moyenne d'environ 4 %. Cela signifie que les pays en développement sans littoral se désindustrialisent. Dans les pays en développement de transit, la tendance est quelque peu similaire, bien que la part du secteur manufacturier dans le PIB y soit bien plus élevée que dans celle du premier groupe de pays (fig. III).

52. L'ampleur de la désindustrialisation des pays en développement sans littoral ayant un PIB par habitant très bas est impressionnante. Le PIB moyen par habitant des pays en développement sans littoral est passé de 3 300 dollars en 2003 à environ 5 300 dollars en 2013. Ces niveaux de revenu sont bien inférieurs à ceux que les pays développés ont connus lorsqu'ils ont entamé leur désindustrialisation, soit entre 9 000 et 11 000 dollars, aux prix de 1990. Cela signifie que les pays en développement sans littoral connaissent ce que l'on pourrait appeler « une désindustrialisation prématurée » causée par la disparition précoce des opportunités d'industrialisation, à des niveaux de revenu beaucoup plus bas comparativement aux pays industrialisés de la première heure.

53. En outre, la baisse de la part du secteur manufacturier dans le PIB des pays en développement sans littoral est préoccupante, sachant que ce secteur a toujours été un facteur essentiel de la croissance et de la transformation économiques et qu'il offre de plus grandes opportunités que les autres secteurs du point de vue de l'accumulation de capital, de l'exploitation des économies d'échelle et de la promotion du changement technologique. L'industrialisation est plus importante pour les pays en développement sans littoral que pour les pays côtiers, car elle leur

permet d'éliminer les entraves que leur impose leur enclavement. Grâce à l'industrialisation, ils peuvent ainsi produire des marchandises génératrices de valeur ajoutée, réduisant ainsi le coût relatif du transport. En conséquence, le développement du secteur manufacturier est vital car il permet à ces pays d'être compétitifs sur les marchés mondiaux.

Figure II
Part de la valeur ajoutée par secteur d'activité dans les pays en développement sans littoral (en pourcentage du PIB), 1990-2013

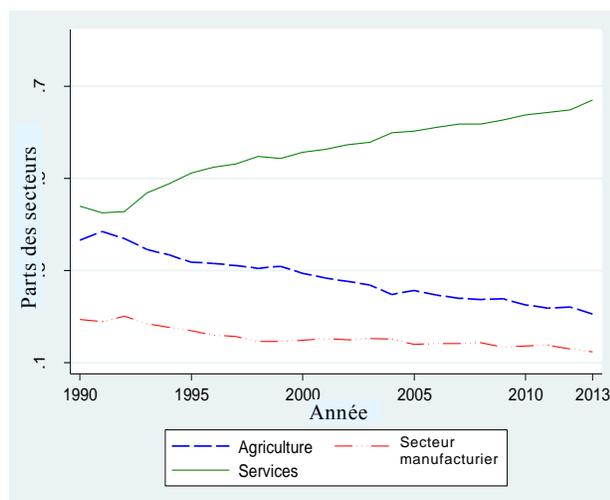
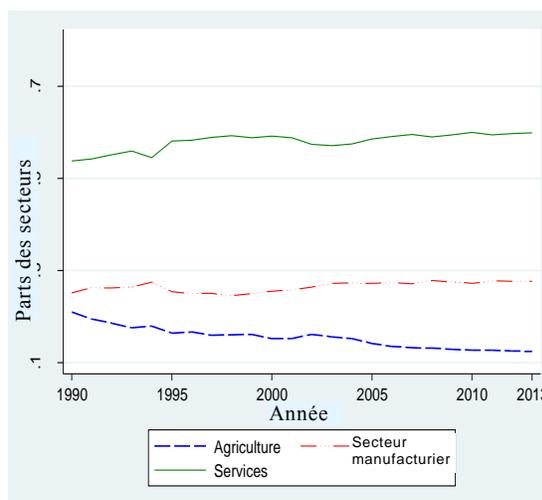


Figure III
Part de la valeur ajoutée par secteur d'activité dans les pays en développement de transit (en pourcentage du PIB), 1990-2013



Source : Banque mondiale.

54. La part des exportations à contenu de haute technologie en pourcentage des exportations de biens manufacturés dans les pays en développement sans littoral est de 20 % seulement. Le faible contenu technologique entrave considérablement la compétitivité sur les marchés internationaux, ce qui aggrave la dépendance à l'égard des produits de base et des matières premières. Pour développer leur secteur manufacturier, les pays en développement sans littoral doivent donc relever leur niveau technologique.

55. La transformation structurelle facilite également le passage vers les emplois dans les industries manufacturières. Les données les plus récentes relatives à l'emploi dans ces pays révèlent que l'agriculture ou les services absorbent la proportion la plus importante de la main-d'œuvre. Sachant que, dans une économie, la transformation structurelle nourrit la capacité de créer en permanence des activités nouvelles et dynamiques caractérisées par un niveau élevé de productivité, ces données montrent clairement les handicaps inhérents à certains pays en développement sans littoral. Nombre de ces pays sont riches de leurs ressources naturelles et peuvent donc en tirer parti pour créer plus d'industries créatrices d'emplois décents et bien rémunérés au bénéfice d'un nombre plus élevé de citoyens. Les gouvernements doivent encourager le développement de secteurs et de technologies à forte concentration de main-d'œuvre, à la faveur d'une meilleure

adéquation entre les objectifs de l'enseignement, d'une part, et les stratégies industrielles et la demande d'emplois, d'autre part.

56. Comme il est souligné au paragraphe 31 ci-dessus, les exportations des pays en développement sans littoral sont très concentrées sur une poignée de produits, notamment des produits de base (25,8 %) et des carburants (55,9 %) (voir fig. IV), tandis que la part prédominante des importations est constituée de produits manufacturés (70 %) (voir fig. V). Un tel niveau de concentration expose ces pays aux effets néfastes des fluctuations de la demande et des prix des produits de base dans le monde.

Figure IV
Structure globale des exportations des pays en développement sans littoral, 2013

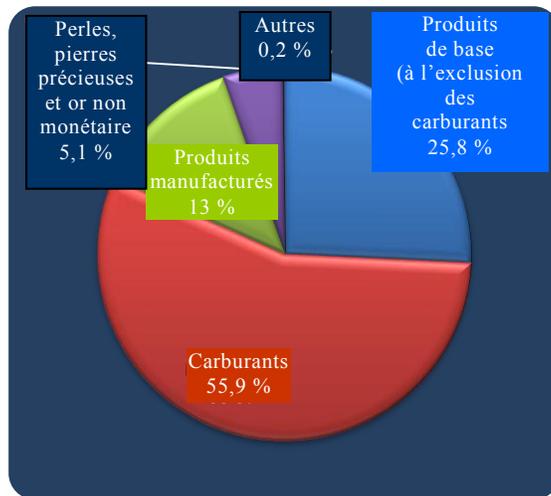
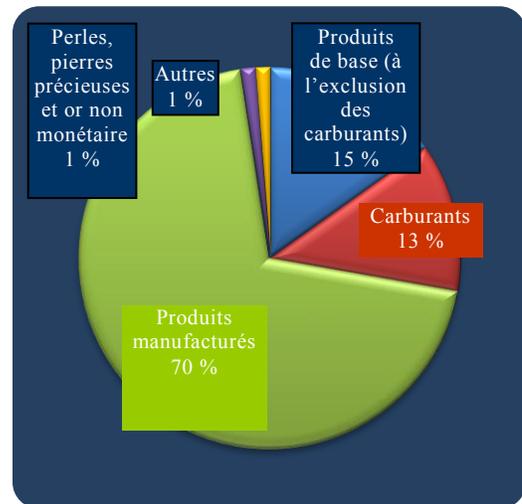


Figure V
Structure globale des importations des pays en développement sans littoral, 2013



Source : Base de données de la CNUCED.

57. Les petites et moyennes entreprises (PME) constituent l'essentiel du secteur privé et contribuent de façon prédominante à la création d'emplois. De nombreuses PME ne disposent cependant pas des capitaux et des connaissances spécialisées nécessaires au développement de leurs activités. La valeur des ressources financières que les établissements financiers apportent au secteur privé équivaut à seulement 30 % environ du PIB des pays en développement sans littoral. Par contre, la valeur des crédits internes au secteur privé dans les pays en développement de transit représente plus de 80 % de leur PIB. Il est donc indispensable que le financement des entreprises privées, notamment les PME, figure au centre de la stratégie de développement des pays en développement sans littoral.

F. Priorité 6 : moyens de mise en œuvre

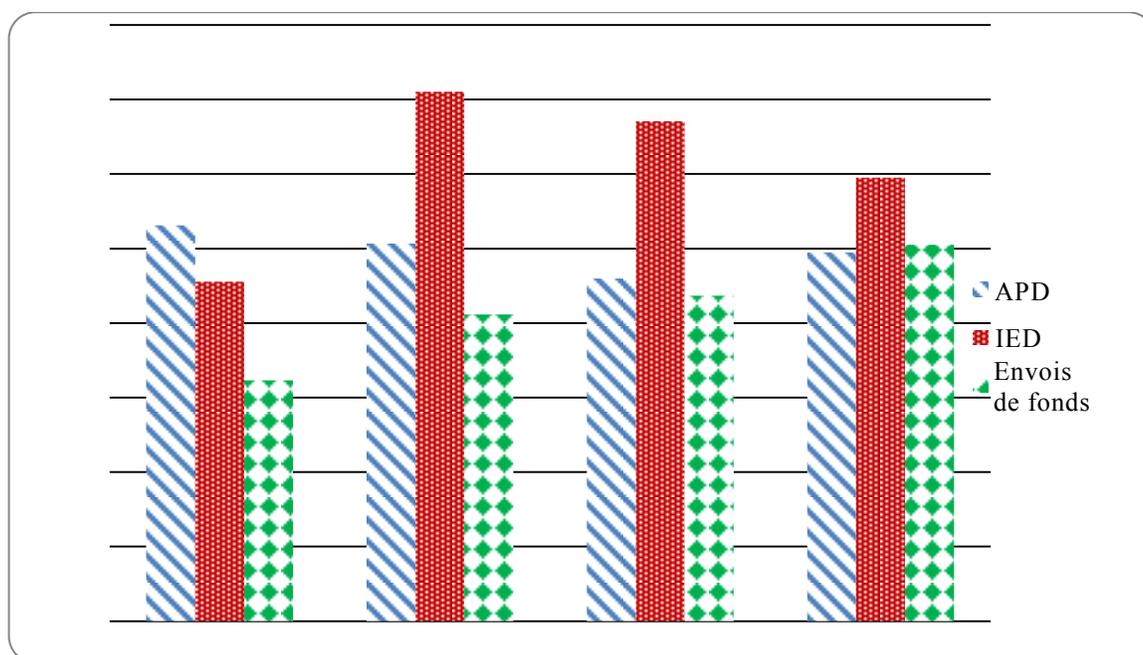
58. Chacun sait que le Programme d'action de Vienne pose pour principe de base que le développement d'un pays relève avant tout de sa responsabilité. Le Programme d'action souligne également combien il importe de renforcer et d'élargir les partenariats entre les pays en développement sans littoral, leurs voisins pays en

développement de transit, leurs partenaires de développement et les autres acteurs concernés aux fins de mettre en œuvre le Programme avec succès. Les partenaires de développement sont encouragés, au besoin, à apporter un appui technique et financier bien ciblé à la mise en œuvre des mesures spécifiques inscrites dans le Programme. Le renforcement des partenariats dans le contexte de la coopération Sud-Sud et triangulaire, ainsi que des partenariats public-privé et avec les organisations internationales et régionales concernées et entre les acteurs des secteurs public et privé sont particulièrement importants car ils permettent de lever les ressources financières supplémentaires nécessaires.

59. La figure VI fait apparaître les volumes d'APD, d'IED et d'envois de fonds aux pays en développement sans littoral entre 2010 et 2013. Bien que les apports nets d'APD à ces pays aient légèrement augmenté en 2013 (7,6 %) par rapport à 2012, passant de 23 milliards de dollars à 24,7 milliards de dollars, ils demeurent inférieurs au niveau de 2010, à savoir 26,5 milliards de dollars.

Figure VI
Volumes d'APD, d'IED et d'envois de fonds aux pays en développement sans littoral entre 2010 et 2013

(en millions de dollars)



Source : OCDE, CNUCED et Banque mondiale.

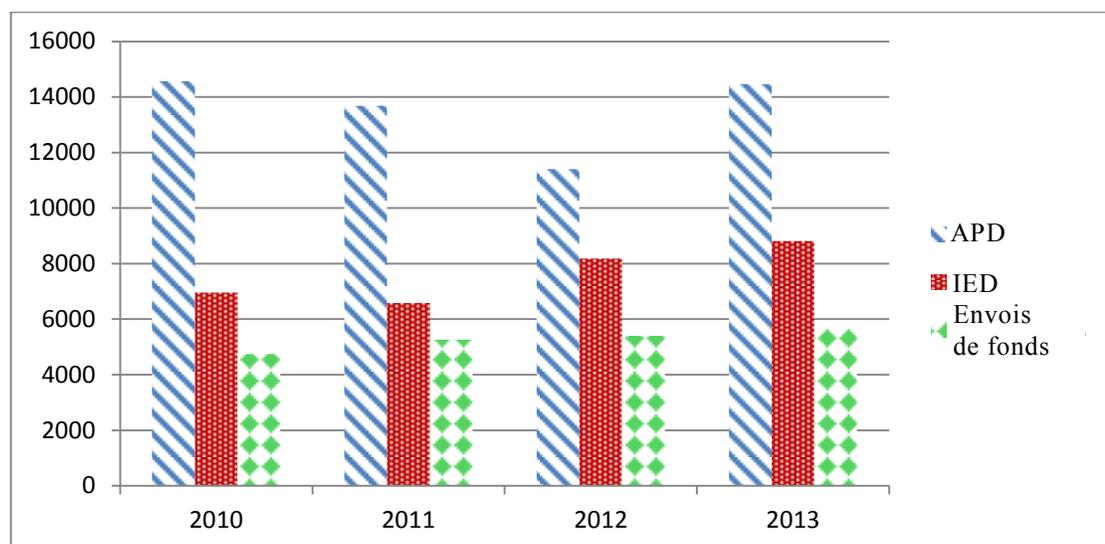
60. Les flux d'APD demeurent la principale source de financement externe de nombreux pays en développement sans littoral, notamment en Afrique, comme l'illustre la figure VII.

61. Le ralentissement constaté ces dernières années dans la mobilisation de fonds en faveur de la coopération pour le développement de la part des donateurs

traditionnels est significatif de la fragilité de l'aide internationale et des promesses faites au niveau international pour la renforcer. Le volume de l'aide demeure dans l'ensemble largement insuffisant compte tenu des besoins nécessaires à la réalisation des objectifs arrêtés sur le plan international, y compris ceux du Programme d'action de Vienne.

Figure VII
Volumes d'APD, d'IED et d'envois de fonds aux pays en développement sans littoral d'Afrique entre 2010 et 2013

(En millions de dollars)



Source : OCDE, CNUCED et Banque mondiale.

62. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire jouent un rôle important car elles complètent l'APD consentie aux pays en développement sans littoral. Ces deux types de coopération contribuent à la diffusion de pratiques optimales, au renforcement des capacités humaines et de production, à l'investissement dans les infrastructures, à l'assistance financière et technique et au transfert de technologies conformément à des conditions mutuellement définies. Il importe cependant de développer davantage ces formes de soutien pour réaliser les objectifs inscrits dans le Programme d'action.

63. L'Aide au commerce, associée à des politiques complémentaires, a contribué à réduire le coût des échanges et à mettre en place des infrastructures supplémentaires, à améliorer le fonctionnement des administrations aux frontières et à renforcer les procédures réglementaires et les capacités. Conjugée à l'engagement résolu en faveur de réformes nécessaires, l'Aide au commerce est également importante en ce qu'elle permet à ces pays d'établir des liens avec les chaînes de valeur ajoutée à l'échelle mondiale et régionale, ou d'être en meilleure position à cet égard. Les décaissements au titre de l'Aide pour le commerce dans les pays en développement sans littoral ont atteint 6,8 milliards de dollars en 2013.

64. Il faut également noter que parmi les donateurs, l'Union européenne n'a pas cessé d'aider les pays en développement sans littoral à faire face à leurs problèmes

de développement. L'aide de l'Union a notamment porté sur la facilitation du commerce, le transit, les infrastructures de transport et l'intégration régionale. Dans le cadre du Programme d'action de Vienne, l'Union européenne s'est engagée à maintenir le niveau actuel de son aide à la facilitation du commerce (soit 400 millions d'euros) pendant les cinq années suivant la signature de l'Accord sur la facilitation du commerce. Vingt-sept pays en développement sans littoral figurent parmi les 96 pays en développement bénéficiant actuellement des schémas de préférences généralisées qui accordent aux pays en développement des préférences commerciales unilatérales. Quatre pays en développement sans littoral bénéficient également du Régime spécial d'encouragement en faveur du développement durable et de la bonne gouvernance mis en place par la Commission européenne. Entre 2007 et 2012, l'Union a financé, dans les pays en développement sans littoral, des projets pour un montant de 11,3 milliards d'euros. Soixante-deux pour cent des projets financés se trouvaient en Afrique.

65. Les IED jouent un rôle de premier plan dans les pays en développement sans littoral car ils interviennent dans la mise en place et le renforcement des capacités de production, la croissance des exportations, le transfert des technologies, la diffusion des procédés de fabrication, des connaissances en matière de gestion et de capitaux, la création de richesses, l'ouverture de nouveaux marchés pour des produits et services à forte valeur ajoutée et la création d'emplois. Les flux d'IED en direction des pays en développement sans littoral ont baissé de 11 % en 2013, s'établissant à 29,7 milliards de dollars. Venant à la suite d'une légère baisse en 2012, c'était la première fois que les apports d'IED chutaient deux années de suite.

66. En 2013, le montant total des envois de fonds vers les pays en développement sans littoral a atteint 25,2 milliards de dollars, soit plus que l'APD versée à ces pays. Les envois de fonds peuvent permettre à de nombreuses personnes de s'affranchir de la pauvreté, financer de petites entreprises, faciliter l'intégration sociale et contribuer à équilibrer la balance des paiements des pays et à résoudre des problèmes de disponibilité de devises. Il faut néanmoins mettre en place des politiques d'appui à la fois dans les pays émetteurs et dans les pays bénéficiaires afin de réduire les coûts des transactions et tirer parti du potentiel de développement qu'apportent ces fonds.

IV. Suivi et examen

67. Le Programme d'action de Vienne invite les États Membres, notamment les pays en développement sans littoral et de transit, à intégrer ses dispositions dans leurs stratégies nationales et sectorielles de développement. Les organisations régionales et sous-régionales et les organes directeurs des entités des Nations Unies et des organisations internationales ont aussi été invités à intégrer ces dispositions dans leurs programmes de travail. À cet égard, le Secrétaire général a adressé une lettre aux États Membres et aux organisations régionales et sous-régionales, les invitant à appliquer le Programme d'action. En juin 2015, sept pays (dont un pays en développement sans littoral) et deux banques régionales de développement avaient réagi positivement à cette invitation. En mars 2015, à l'occasion de leur réunion annuelle conjointe, le Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les finances, les affaires monétaires, la planification économique et l'intégration, et la Conférence des ministres africains des finances, de la planification et du développement économique de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), ont adopté la résolution 937 XLVIII sur l'intégration des dispositions du Programme d'action de Vienne dans les pays en développement sans littoral d'Afrique et les

organisations régionales et sous-régionales africaines (voir E/ECA/CM/48/7). Une résolution similaire concernant l'Asie, la résolution 71/3, a, par ailleurs, été adoptée par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) à sa soixante et onzième session, tenue en mai 2015 (voir E/ESCAP/RES/71/3).

68. Les entités du système des Nations Unies et les autres organisations internationales concernées ont continué d'apporter leur aide aux pays en développement sans littoral, notamment avec des programmes de renforcement des capacités, de services consultatifs, d'aide au développement de l'infrastructure ferroviaire et de promotion des instruments juridiques liés à la facilitation du commerce et des transports. 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 coordonne ces activités au sein du système des Nations Unies et veille à l'application effective du Programme d'action de Vienne, essentiellement à travers des actions de plaidoyer et de sensibilisation auprès de la communauté internationale et des campagnes pour la mobilisation de ressources au profit des pays en développement sans littoral. À cette fin, le Bureau, en consultation avec d'autres entités des Nations Unies et les organisations internationales et régionales concernées, a préparé une feuille de route pour la mise en œuvre du Programme d'action dont le but est d'assurer une meilleure cohérence générale et une coordination plus étroite entre tous les acteurs concernés par sa mise en œuvre.

69. 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, en collaboration avec les organisations internationales et régionales concernées et les États Membres, prépare un ensemble d'indicateurs destinés à éclairer les actions de suivi et d'examen du Programme d'action, qui seront conduites à l'échelle nationale, régionale et mondiale. En outre, le Bureau du Haut-Représentant, en partenariat avec le Gouvernement zambien, a organisé, en juin 2015 en Zambie, une réunion de haut niveau pour le suivi de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, au cours de laquelle les participants ont adopté l'Appel à l'action de Livingstone pour l'accélération de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral, et mis en lumière les principales mesures et initiatives à prendre pour accélérer cette mise en œuvre.

70. La CEA aide les communautés régionales africaines et les États membres à mettre en place les cadres institutionnels de gestion et de fonctionnement des couloirs de transport en transit, du développement de l'infrastructure, du commerce international, du commerce et de sa facilitation, de l'intégration régionale et du renforcement des capacités. Pour sa part, la Commission économique pour l'Europe favorise le transport international et la facilitation du commerce, et la mise en œuvre des instruments et normes juridiques internationaux. La CESAP apporte aux pays en développement sans littoral et de transit un soutien pour le renforcement des capacités, afin de leur permettre d'adhérer aux conventions internationales et de les mettre en œuvre, mais aussi pour l'élaboration et la mise en œuvre d'accords bilatéraux sur les transports, l'assistance technique pour la mise en place de systèmes sans papiers de transit et de transport, l'intégration régionale et le commerce et sa facilitation. La CEPALC propose, pour sa part, une assistance technique aux pays en développement sans littoral dans les domaines de l'intégration de la facilitation du commerce et des transports dans les plans nationaux, ainsi que dans les politiques durables de transport et la logistique.

71. La Banque mondiale appuie la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne par l'élaboration de publications et d'ensembles de données visant à sensibiliser et à diffuser des informations sur les politiques efficaces et celles qui ne le sont pas, ainsi que par l'assistance technique ou des projets d'investissement dans les pays en développement sans littoral et de transit, dans le but d'améliorer leurs réseaux de transports, leur connexion aux TIC, leur commerce et leur compétitivité, mais aussi leur secteur énergétique. Au cours de l'exercice budgétaire 2013-2014, la Banque mondiale a accordé aux pays en développement sans littoral des prêts pour un montant de 11 milliards de dollars afin de promouvoir le développement des infrastructures et de faciliter le transport en transit.

72. La CNUCED apporte également sa contribution à travers notamment la collecte de données, les publications et études sur les pratiques optimales et les enseignements concernant les chaînes de valorisation des produits de base, l'assistance technique en matière de droits de propriété intellectuelle, l'appui aux PME compétitives et les services consultatifs pour l'élaboration de plans nationaux de facilitation du commerce et d'évaluation des besoins pour préparer les actions de facilitation du commerce.

73. Le Centre du commerce international (CCI) a commencé à intégrer le Programme d'action de Vienne dans son plan stratégique 2015-2017. Le Centre aide les pays en développement sans littoral à améliorer la compétitivité de leurs PME et à mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation du commerce de l'OMC à travers la programmation d'engagements et la préparation de projets bancables. L'Union internationale des télécommunications aide les pays en développement sans littoral à élaborer et mettre en œuvre des politiques concernant le haut débit et les TIC. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement aide ces pays à réduire les émissions de carbone des véhicules, à améliorer l'économie de carburants et à mettre en place des stratégies concernant l'économie verte.

74. L'OMC a engagé le processus de ratification et d'entrée en vigueur de l'Accord sur la facilitation du commerce et lancé la Facilité sur l'Accord de facilitation du commerce, qui est devenue opérationnelle en novembre 2014. L'OMC met en œuvre le Programme de travail 2014-2015 sur l'Aide au commerce sur le thème « Réduire les coûts du commerce pour une croissance durable et inclusive ».

75. L'Union internationale des transports routiers travaille sur des projets et des activités contribuant à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans les domaines de la politique de transit, de la facilitation du commerce et du développement de l'infrastructure tels que l'Initiative d'autoroute modèle, qui vise à créer un tronçon autoroutier exemplaire accompagné de ses infrastructures, et le système TIR. L'Union travaille aussi en collaboration étroite avec plusieurs pays pour les aider à adhérer à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et l'Union ont signé, le 15 avril 2015, un mémorandum d'accord en vue d'entreprendre des activités conjointes aux fins de la mise en œuvre du Programme d'action.

76. L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe apporte une assistance sur mesure en matière de facilitation du passage des frontières et de bonne gouvernance douanière. L'Organisation de coopération économique soutient les politiques de transit, de facilitation du commerce et de développement des infrastructures dans la sous-région.

V. Conclusions et recommandations

77. Le Programme d'action de Vienne est un programme de développement global et ambitieux conçu pour réaliser une croissance économique rapide, inclusive et durable et atténuer la pauvreté dans les pays en développement sans littoral. Le Programme propose de mettre en place des partenariats renouvelés et renforcés entre les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit et des partenaires de développement, des entités du système des Nations Unies, d'autres organisations internationales et le secteur privé, dans le contexte de la coopération Nord-Sud, Sud-Sud et triangulaire.

78. La réussite du Programme dépend dans une large mesure de l'intégration de son contenu dans les plans nationaux et sectoriels de développement et les programmes de travail des organisations internationales, sous-régionales et régionales. Les pays en développement sans littoral doivent montrer le chemin en matière d'intégration approfondie du Programme d'action dans les stratégies nationales et de sa pleine mise en œuvre. De même, les pays en développement de transit doivent veiller à mettre pleinement en œuvre les dispositions du Programme. Les partenaires de développement, notamment ceux qui sont actifs dans la coopération Sud-Sud et triangulaire, doivent accorder la priorité aux pays en développement sans littoral et harmoniser leurs priorités avec celles de ces pays.

79. Certaines entités du système des Nations Unies, telles que la CEA et la CESAP, ont pris la décision de mettre en œuvre le Programme d'action de Vienne. Il est attendu de ces entités et des organisations régionales et sous-régionales qu'elles redoublent d'efforts et renforcent leur appui à ces pays, y compris au niveau national.

80. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent poursuivre les efforts entrepris pour rationaliser et harmoniser les procédures et formalités douanières et de passage des frontières et renforcer et mettre en œuvre des mesures efficaces de facilitation du commerce.

81. Tous les membres de l'OMC, notamment les pays en développement sans littoral et de transit, devraient ratifier l'Accord sur la facilitation du commerce de l'OMC afin qu'il puisse entrer en vigueur. Il importe en outre d'élargir l'assistance technique et l'aide au renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral afin d'assurer une application réussie des dispositions du Programme d'action.

82. L'intégration régionale est un instrument capital pour que ces pays développent leurs connexions, améliorent leur compétitivité, accélèrent leur croissance économique et renforcent leurs liens avec les marchés mondiaux. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent renforcer la coopération régionale en intensifiant les échanges intrarégionaux et la participation aux cadres et accords régionaux, en développant l'infrastructure régionale et en harmonisant les politiques régionales.

83. Les pays en développement sans littoral doivent prendre des mesures nationales pour accroître la part des exportations à forte valeur ajoutée, telles que les biens manufacturés et les services, dans le but de diversifier la structure de leurs exportations et de tirer pleinement parti des occasions qu'offrent les

liens avec les chaînes de valeurs à l'échelle mondiale et régionale. Les partenaires de développement sont appelés à apporter une assistance technique et une aide au développement des capacités en appui à ces efforts.

84. Pour faciliter la transformation structurelle, les pays en développement sans littoral doivent encourager le développement des secteurs et formes de technologies fortement utilisateurs de main-d'œuvre, au moyen de politiques industrielles et éducatives appropriées.

85. Pour le suivi de la mise en œuvre du Programme d'action, il faut systématiquement collecter des données dans les pays en développement sans littoral et de transit de façon à pouvoir suivre les progrès accomplis en matière de facilitation du commerce et dans les points d'articulation du transport intermodal.

86. Le Programme d'action de Vienne nécessite un surcroît de ressources pour l'investissement dans le développement et la maintenance de l'infrastructure, l'amélioration de la facilitation du commerce, l'accroissement des échanges, la transformation structurelle, la lutte contre les vulnérabilités internes et externes et le renforcement des capacités. Bien que les pays en développement sans littoral aient déployé des efforts considérables pour mobiliser des ressources internes, les déficits de financement demeurent énormes. Il appartient à la communauté internationale d'apporter plus de soutien à ces pays en mobilisant plus de ressources d'APD et en renforçant la coopération Sud-Sud et triangulaire, mais aussi en élargissant le rôle du secteur privé. Il importe aussi que les banques de développement internationales et régionales participent au financement du développement des infrastructures de ces pays.

87. Il faut en outre répondre pleinement aux besoins particuliers de ces pays, notamment en ce qui concerne le développement des infrastructures, le développement et la facilitation du commerce, l'intégration régionale, le renforcement des capacités de production et la transformation structurelle, à la faveur notamment de la mise en œuvre et du suivi du document final du sommet des Nations Unies consacré à l'adoption du programme de développement pour l'après-2015 et du Programme d'action d'Addis-Abeba issu de la troisième Conférence internationale sur le financement du développement.

88. En agissant sans relâche et sérieusement, les pays en développement sans littoral, s'appuyant sur des partenariats solides et une collaboration renforcée des pays de transit et des partenaires de développement, y compris les institutions mondiales, se donneront les moyens de se désenclaver.

Annexe

Tableaux statistiques

Tableau 1
Produit intérieur brut, taux de croissance et indice de développement humain (IDH)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>PIB (constant 2005, millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Croissance du PIB (pourcentage annuel)</i>	<i>PIB par habitant, PPA (constant 2011, dollars É.-U.)</i>		<i>IDH</i>
	<i>2010</i>	<i>2013</i>	<i>2013</i>	<i>2010</i>	<i>2013</i>	
Afghanistan	10 243	12 679	1,9	1 637	1 884	0,468
Arménie	5 918	6 875	3,5	6 508	7 527	0,730
Azerbaïdjan	28 310	30 631	5,8	15 950	16 593	0,747
Bhoutan	1 288	1 490	2,0	6 516	7 167	0,584
Bolivie (État plurinational de)	11 954	14 119	6,8	5 279	5 934	0,667
Botswana	12 412	15 085	9,3	13 642	16 155	0,683
Burkina Faso	7 347	8 887	6,7	1 438	1 588	0,388
Burundi	1 392	1 578	4,6	725	747	0,389
Éthiopie	20 784	27 739	10,5	1 081	1 336	0,435
Ex-République yougoslave de Macédoine	7 610	7 959	2,7	11 179	11 664	0,732
Kazakhstan	77 245	92 422	6,0	19 601	22 470	0,757
Kirghizistan	3 056	3 589	10,9	2 790	3 121	0,628
Lesotho	1 763	2 014	4,6	2 235	2 473	0,486
Malawi	3 874	4 333	5,2	737	757	0,414
Mali	6 972	7 285	2,1	1 664	1 589	0,407
Mongolie	3 454	5 080	11,6	7 708	10 833	0,698
Népal	10 103	11 370	3,8	1 999	2 173	0,540
Niger	4 382	5 242	4,6	841	897	0,337
Ouganda	13 275	15 698	3,3	1 515	1 621	0,484
Ouzbékistan	21 574	27 303	8,0	4 185	5 002	0,661
Paraguay	11 148	13 122	14,2	7 008	7 833	0,676
République centrafricaine	1 566	1 077	-36,0	901	584	0,341
République démocratique populaire lao	4 022	5 094	8,5	3 901	4 667	0,569
République de Moldova	3 502	4 048	9,4	3 925	4 542	0,663
Rwanda	3 847	4 725	4,7	1 262	1 426	0,506
Soudan du Sud	10 919	6 351	13,1	3 838	1 965	..
Swaziland	2 912	3 121	3,0	5 862	5 998	0,530
Tadjikistan	3 181	3 945	7,4	2 110	2 432	0,607
Tchad	8 425	9 704	5,7	1 953	2 055	0,372
Turkménistan	13 273	18 639	10,2	10 032	13 555	0,698
Zambie	12 647	15 318	6,7	3 451	3 800	0,561
Zimbabwe	5 202	6 725	4,5	1 484	1 773	0,492
Moyenne, pays en développement sans littoral	10 425	12 289	6,6	4 780	5 380	0,556
Moyenne, pays en développement de transit	277 434	331 553	5,8	6 525	7 131	

Source : Division de statistique des Nations Unies, Banque mondiale.

Tableau 2
Indicateurs choisis concernant les infrastructures

	Routes*		Voies ferrées	Abonnements au téléphone cellulaire (pour 100 personnes)	Utilisateurs Internet (pour 100 personnes)	Accès à l'électricité (pourcentage de la population)
	Bitumées		Kilomètres	2013	2013	2013
	Kilomètres	(pourcentage)				
	2000-2011	2003-2011	2013	2013	2013	2013
Afghanistan	23 133 (2010)	36 (2010)	..	70,7	5,9	41,0
Arménie	7 749 (2011)	..	826	112,4	46,3	99,8
Azerbaïdjan	18 986 (2011)	56 (2011)	2 068	107,6	58,7	100,0
Bhoutan	8 366 (2011)	34 (2011)	..	72,2	29,9	72,0
Bolivie (État plurinational de)	82 288 (2011)	12 (2011)	3 652	97,7	39,5	80,2
Botswana	25 798 (2005)	33 (2005)	888	160,6	15,0	43,1
Burkina Faso	15 304 (2011)	21 (2011)	622	66,4	4,4	13,1
Burundi	12 322 (2004)	10 (2004)	..	25,0	1,3	5,3
Éthiopie	44 359 (2007)	14 (2007)	..	27,3	1,9	23,0
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 983 (2011)	58 (2011)	699	106,2	61,2	99,0
Kazakhstan	97 155 (2011)	89 (2011)	14 319	184,7	54,0	100,0
Kirghizistan	34 000 (2007)	..	417	121,4	23,4	100,0
Lesotho	5 940 (2001)	..	..	86,3	5,0	17,0
Malawi	15 451 (2003)	45 (2003)	797	32,3	5,4	8,7
Mali	22 474 (2009)	25 (2009)	593	129,1	2,3	16,6
Mongolie	49 250 (2014)	24 (2014)	1 818	124,2	17,7	86,2
Népal	19 875 (2008)	54 (2008)	59	76,8	13,3	76,3
Niger	19 267 (2010)	21 (2008)	..	39,3	1,7	9,3
Ouganda	70 746 (2003)	23 (2003)	2 244	44,1	16,2	14,6
Ouzbékistan	81 600 (2000)	..	4 280	74,3	38,2	100,0
Paraguay	32 404 (2011)	16 (2011)	36	103,7	36,9	97,4
République centrafricaine	20 278 (2010)	6,8 (2010)	..	29,5	3,5	9,5
République démocratique populaire lao	41 029 (2011)	14 (2009)	..	68,1	12,5	66,0
République de Moldova	12 845 (2011)	86 (2011)	1 157	106,0	48,8	98,6
Rwanda	14 008 (2004)	19 (2004)	..	56,8	8,7	10,8
Swaziland	3 594 (2002)	..	300	71,5	24,7	35,2
Tadjikistan	27 767 (2000)	..	621	91,8	16,0	100,0
Tchad	40 000 (2006)	..	..	35,6	2,3	3,5
Turkménistan	59 623 (2012)	..	4 980	116,9	9,6	100,0
Zambie	66 781 (2000)	..	2 157	71,5	15,4	18,5
Zimbabwe	97 267(2002)	..	3 427	96,3	18,5	36,9
Pays en développement sans littoral	1 083 642	..	45 960	65,4	20,6	42,2

Source : Banque mondiale et UIT.

* L'année entre parenthèses correspond au chiffre qui la précède.

Tableau 3
Commerce international, exportations et importations de marchandises

	<i>Exportations (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Importations (millions de dollars É.-U.)</i>	<i>Indice de concentration</i>	<i>Indice de diversification</i>
	2013	2013	2013	2013
Afghanistan	515	8 724	0,28	0,78
Arménie	1 480	4 477	0,21	0,75
Azerbaïdjan	31 776	11 156	0,88	0,78
Bhoutan	544	909	0,34	0,78
Bolivie (État plurinational de)	11 657	9 338	0,48	0,80
Botswana	7 608	7 544	0,79	0,89
Burkina Faso	2 356	3 900	0,53	0,82
Burundi	91	811	0,36	0,71
Éthiopie	4 077	14 899	0,33	0,77
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 267	6 600	0,17	0,64
Kazakhstan	84 700	48 806	0,65	0,74
Kirghizistan	1 791	6 070	0,15	0,65
Lesotho	847	2 200	0,46	0,85
Malawi	1 208	2 845	0,47	0,82
Mali	2 339	3 800	0,53	0,84
Mongolie	4 269	6 358	0,37	0,80
Népal	863	6 452	0,14	0,70
Niger	1 600	2 020	0,47	0,84
Ouganda	2 408	5 818	0,18	0,72
Ouzbékistan	12 643	12 998	0,25	0,75
Paraguay	9 432	12 142	0,34	0,80
République centrafricaine	150	250	0,36	0,78
République démocratique populaire lao	2 264	3 020	0,28	0,76
République de Moldova	2 428	5 492	0,15	0,65
Rwanda	703	2 302	0,36	0,83
Soudan du Sud	..	..	..	..
Swaziland	1 895	1 693	0,22	0,70
Tchad	4 100	2 800	0,92	0,81
Tadjikistan	1 161	4 151	0,48	0,85
Turkménistan	17 000	10 000	0,49	0,81
Zambie	10 594	10 162	0,59	0,82
Zimbabwe	3 507	4 300	0,26	0,76
Pays en développement sans littoral	230 272	222,034	0,36	0,61

Source : CNUCED.

Tableau 4
Commerce transfrontières et performance logistique

	<i>Coût d'exportation d'un conteneur (dollars É.-U.)</i>	<i>Coût d'importation d'un conteneur (dollars É.-U.)</i>	<i>Délai pour exporter (jours)</i>	<i>Délai pour importer (jours)</i>	<i>Indice de performance logistique</i>
	2014	2014	2014	2014	2014
Afghanistan	5 045	5 680	86	91	2,07
Arménie	1 885	2 175	16	18	2,67
Azerbaïdjan	3 460	3 450	27	25	2,45
Bhoutan	2 230	2 330	38	37	2,29
Bolivie (État plurinational de)	1 440	1 745	22	28	2,48
Botswana	3 145	3 710	27	35	2,49
Burkina Faso	2 305	4 330	41	49	2,64
Burundi	2 905	4 420	32	43	2,57
Éthiopie	2 380	2 960	44	44	2,59
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 376	1 380	12	11	2,50
Kazakhstan	5 285	5 265	79	67	2,70
Kirghizistan	4 760	6 000	63	73	2,21
Lesotho	1 795	2 045	31	33	2,37
Malawi	2 200	2 895	34	39	2,81
Mali	2 440	4 540	26	34	2,50
Mongolie	2 745	2 950	44	45	2,36
Népal	2 545	2 650	40	39	2,59
Niger	4 475	4 500	56	61	2,39
Ouganda	2 800	3 375	28	31	..
Ouzbékistan	5 090	6 452	54	104	2,39
Paraguay	1 850	2 275	29	30	2,78
République centrafricaine	5 490	6 335	46	68	2,36
République démocratique populaire lao	1 950	1 910	23	26	2,39
République de Moldova	1 510	1 870	23	27	2,65
Rwanda	3 245	4 990	26	27	2,76
Soudan du Sud	5 335	9 285	55	130	..
Swaziland	1 980	2 245	17	23	..
Tchad	6 615	9 025	70	90	2,53
Tadjikistan	9 050	10 650	71	70	2,53
Turkménistan	..	..	..	..	2,30
Zambie	5 165	7 060	51	53	2,46
Zimbabwe	4 265	6 160	53	71	2,34
Pays en développement sans littoral (moyenne)	3 444	4 344	41	49	2,49
Pays en développement de transit (moyenne)	1 301	1 599	22	27	2,69

Source : Banque mondiale.