



Assemblée générale

Distr. générale
25 juillet 2011
Français
Original : anglais

Soixante-sixième session

Point 22 (b) de l'ordre du jour provisoire*

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

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

Rapport du Secrétaire général

* A/66/150.



Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 65/172 de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci priait le Secrétaire général de lui présenter à sa soixante-sixième session un rapport analytique sur l'application du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, et de la Déclaration sur l'examen à mi-parcours. Le rapport donne un aperçu des progrès accomplis par les pays en développement sans littoral et leurs partenaires du développement en matière d'application du Programme d'action d'Almaty, et met en évidence les actions entreprises par les Nations Unies et d'autres organisations internationales. Le rapport recense les principaux problèmes rencontrés et formule des recommandations pour accélérer la mise en œuvre du Programme.

I. Introduction

1. Le Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit, a été adopté en 2003 en tant que réponse des Nations Unies face à la reconnaissance croissante par la communauté internationale des besoins spécifiques des 31 pays en développement sans littoral et des défis particuliers auxquels ils sont confrontés en matière de développement. L'absence d'accès à la mer, leur isolement et leur éloignement des marchés mondiaux entravent leurs efforts pour soutenir la croissance économique et réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement.

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

2. Le taux de croissance économique du groupe des pays en développement sans littoral a diminué, passant de 5,8 % en 2008 à 3,6 % en 2009 (voir le tableau 1 en annexe) en raison de la crise financière et économique mondiale. Selon le rapport du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat des Nations Unies, *Situation et perspectives de l'économie mondiale à la mi-2011*, le taux de croissance économique du groupe était d'environ 5,8 % en 2010, ce qui indique que les économies des pays en développement sans littoral sont en train de se rétablir.

3. Après avoir connu des taux élevés en 2008, l'inflation s'est quelque peu ralentie en 2009 dans la plupart des pays en développement sans littoral en raison d'un affaiblissement de la demande au niveau domestique et de la réduction des prix des produits de base, en particulier de l'énergie et des produits alimentaires. L'inflation est restée à des taux bas ou s'est ralentie en 2010 dans la plupart des pays en développement sans littoral d'Afrique et d'Asie du Sud.

4. En 2009, suite à la crise financière et économique mondiale, le nombre d'importations et d'exportations a diminué dans l'ensemble des pays en développement sans littoral. Cette même année, le groupe des pays en développement sans littoral a connu une diminution des flux d'investissements étrangers directs. Les transferts nets au titre de l'aide publique au développement des donateurs habituels en faveur des pays en développement sans littoral sont restés positifs, passant de 22,6 milliards de dollars en 2008 à 24,8 milliards en 2009. Le poids de la dette extérieure, exprimé en pourcentage du revenu national brut a augmenté, passant de 43 % en 2008 à 48 % en 2009.

5. Les transferts de fonds ont diminué en 2009. Ces derniers constituent une importante source de capitaux dans certains pays en développement sans littoral, notamment le Kirghizistan, le Lesotho, le Népal et le Tadjikistan, où ils représentent plus de 20 % du produit intérieur brut.

6. Avant la crise financière et économique mondiale, les pays en développement sans littoral avaient accompli des progrès sur certains aspects du développement social : la moitié des 25 pays en développement sans littoral pour lesquels on dispose de données avait réduit la proportion de la population vivant dans une extrême pauvreté de plus de 20 % sur la période allant de 2002 à 2008 (voir le

tableau 8 en annexe). La crise a augmenté le nombre de personnes vivant dans une extrême pauvreté en raison des pertes d'emploi et de revenus qu'elle a provoquées, notamment dans les grands secteurs importateurs. Le chômage des jeunes est également un problème important dans les pays en développement sans littoral. Il est important que ces derniers adoptent des politiques visant à encourager la création d'emplois et qu'ils affectent les ressources appropriées à la création de systèmes de protection sociale efficaces.

7. La proportion de la population qui souffre de la faim dans les pays en développement sans littoral est encore relativement élevée : dans la moitié de ces pays, plus de 20 % de la population était sous-alimentée pendant la période allant de 2005 à 2007. La situation géographique des pays en développement sans littoral les rend encore plus vulnérables aux augmentations des prix des produits alimentaires en raison des frais de transport élevés. Selon l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, en mars 2011, sur les 29 pays qui nécessitent une aide extérieure en raison de graves problèmes liés à l'insécurité alimentaire, 12 étaient des pays en développement sans littoral.

8. De 2000 à 2010, 50 % des pays en développement sans littoral ont souffert du déboisement. Cinq d'entre eux ont vu leur couverture forestière diminuer de plus de 15 %. Le changement climatique reste un défi majeur : il a exacerbé le déboisement, la désertification et la perte de biodiversité et a eu des effets négatifs sur l'infrastructure de transport. Les pays en développement sans littoral sont également exposés aux catastrophes naturelles. L'économie de la Mongolie, par exemple, a souffert du *zud* (hiver rigoureux) qui a sévi dans le pays en 2009-2010, provoquant la perte de plus de 10 millions de têtes de bétail; et en 2010, la région du Sahel, qui inclut le Mali, le Burkina Faso, le Tchad, le Niger et l'Éthiopie, a été touchée par la sécheresse.

9. Après huit années de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral ont, dans l'ensemble, avancé dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, notamment en matière de scolarisation dans l'enseignement primaire, d'égalité des sexes dans l'enseignement primaire et de représentation des femmes dans les parlements nationaux; cependant, la sécurité alimentaire, l'éradication de la pauvreté et la réduction du taux de mortalité maternelle et post-infantile restent d'importants enjeux de développement social. Il convient également de combler les écarts entre zones rurales et zones urbaines, revenus et genre. La crise financière et économique mondiale a gravement entravé le développement de ces pays. Il est essentiel de leur apporter un plus grand appui international, sous la forme de l'aide publique au développement, afin de permettre l'intensification des efforts déployés pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement.

10. Les pays en développement sans littoral peinent encore à participer au commerce international en raison de l'absence d'accès à la mer, de l'éloignement des principaux marchés internationaux, de l'insuffisance des installations de transit, de la lourdeur des procédures douanières et des formalités de passage des frontières, du coût des transactions bancaires et d'autres services et opérations onéreux. Ces difficultés entraînent des coûts élevés de transport et de transaction commerciale.

11. Afin de déterminer la mesure dans laquelle les pays en développement sans littoral sont affectés par ces coûts de transport et de transaction commerciale, le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en

développement sans littoral et les petits États insulaires en développement s'est efforcé d'estimer ces coûts en s'appuyant sur les données relatives à la balance des paiements du Fonds monétaire international (FMI). Le Bureau a calculé le total des coûts de fret dans la balance des paiements (qui inclut tous les coûts de fret à l'importation et à l'exportation payés aux entreprises à l'étranger ou reçus par des entreprises nationales depuis l'étranger) par rapport à la valeur totale des importations et des exportations (voir le tableau 4 en annexe). Les données indiquent que les pays en développement sans littoral doivent en effet faire face à des coûts élevés, étant donné que les coûts de fret par rapport à la valeur totale des exportations et des importations en 2009 étaient élevés, en particulier pour les pays d'Afrique sans littoral, où ils atteignaient 21,4 % pour un pays. Le groupe des pays en développement sans littoral a une proportion de coûts de fret plus élevée par rapport à la valeur totale des exportations et des importations : elle est en effet 45 % plus élevée que le taux du groupe des pays en développement de transit. Cela montre clairement que les pays en développement sans littoral font face à des coûts de transport et de transaction commerciale plus élevés, qui constituent des ressources qui pourraient être investies dans le renforcement de leurs capacités de production.

12. Ces données sont appuyées par les informations contenues dans le rapport de la Banque mondiale, *Doing Business 2011*, qui indique qu'à l'exception de dix pays (Arménie, Azerbaïdjan, Botswana, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, République de Moldova, Rwanda et Zambie) qui se classent en-deçà de la 100^e position, 20 pays en développement sans littoral pour lesquels on dispose de données se classent à la 104^e et à la 183^e place sur un total de 183 pays dans le monde, notamment en raison des coûts à l'importation et à l'exportation élevés.

III. Priorités

A. Problèmes fondamentaux liés aux politiques en matière de transit

13. Les conventions et accords internationaux¹ offrent un cadre pour l'harmonisation et la simplification des formalités et procédures de transit. Leur mise en œuvre effective peut sensiblement appuyer l'accès des pays en développement sans littoral à la mer. La ratification de ces conventions a été un processus lent (voir le tableau 1 ci-dessous). Depuis l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, très peu de pays en développement sans littoral – plus précisément le Kazakhstan, le Burkina Faso, la République de Moldova et la République démocratique populaire lao – ont ratifié des accords de transport internationaux et y ont adhéré.

¹ Il existe 57 conventions, accords et protocoles internationaux qui, sous les auspices de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, offrent un cadre pour l'harmonisation et la simplification des formalités et procédures relatives au transport et au transit internationaux.

Tableau 1
Statut d'accèsion par les pays en développement sans littoral
aux conventions des Nations Unies relatives au transport^a

<i>Convention</i>	<i>Nombre de pays en développement sans littoral qui sont parties contractantes à la convention (sur un total de 31 pays)</i>
Convention sur la circulation routière (1968)	13
Convention sur la signalisation routière(1968)	8
Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975)	11
Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956)	5
Convention douanière relative aux conteneurs (1972)	6
Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982)	10
Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956)	10

Source : www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

^a Dans sa résolution 48/11 de 1992, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) recommandait que les pays de la région envisagent d'adhérer aux sept conventions contenues dans le tableau 1.

14. Aux niveaux régional et sous-régional, d'importants progrès ont été accomplis dans l'élaboration d'accords dans le cadre desquels les pays en développement sans littoral et leurs pays voisins s'efforcent d'harmoniser les politiques, lois, procédures et pratiques relatives au transport et au transit au sein des pays de transit. L'Asie a réalisé des progrès considérables sur la voie du développement et de la mise en œuvre de l'accord intergouvernemental relatif au réseau de la Route d'Asie et l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. Plusieurs accords régionaux et sous-régionaux ont été conclus en Asie.

15. En Afrique, les progrès se poursuivent en ce qui concerne l'élaboration d'un cadre pour l'harmonisation des normes applicables au réseau routier transafricain au niveau régional. Au niveau sous-régional, les États membres des communautés économiques régionales ont adhéré à divers accords qui encouragent la mise en place de politiques de transport, de transit et de transaction commerciale favorables. Les communautés économiques régionales ont également progressé dans l'harmonisation des normes et politiques en adhérant à des arrangements communs. Le groupe de travail tripartite établi entre le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, la Communauté d'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe, par exemple, leur a permis d'harmoniser les politiques et règles relatives au transport, à l'énergie, aux technologies de l'information et des communications et à l'eau, ainsi que de mettre en place des infrastructures matérielles. En Afrique de l'Ouest, la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) travaillent également à l'harmonisation de leurs programmes de facilitation du transit.

16. En Amérique du Sud, les pays en développement sans littoral sont partie au Marché commun du Sud (MERCOSUR) et à la Communauté andine, ainsi qu'aux accords connexes se rapportant au transport en transit et au commerce.

17. Si des progrès ont été accomplis dans l'élaboration d'accords régionaux et sous-régionaux qui pourraient servir de base pour la simplification et l'harmonisation des formalités et procédures, de nombreux accords ne sont pas entièrement mis en œuvre. Leur mise en œuvre effective est importante pour les pays en développement sans littoral qui bénéficieraient de meilleures mesures de transit.

18. Au niveau national, certains pays en développement sans littoral ont renforcé leurs politiques nationales afin de faciliter le commerce et le transport, et de favoriser le développement et la maintenance de l'infrastructure. Ils ont également entrepris des initiatives visant à renforcer et établir des mécanismes institutionnels de coordination des activités relatives à la facilitation du transport en transit au niveau national. Les pays membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) et du Bassin du Mékong, par exemple, ont créé des organes nationaux de facilitation du transport et du commerce, conformément aux obligations qui découlent des accords régionaux auxquels ils sont parties, ou volontairement. Ces organes encouragent une coordination et une coopération efficaces entre toutes les agences pertinentes chargées de faciliter le transport et le commerce internationaux. On compte, parmi les obstacles à leur bon fonctionnement, l'insuffisance des ressources financières, le manque de reconnaissance de leurs rôles et fonctions, et la représentation incomplète des principales parties prenantes.

19. Des progrès réguliers sont enregistrés en matière de rationalisation des procédures administratives et de simplification des procédures de contrôle aux frontières. Des contrôles des frontières à guichet unique ont été mis en place à plusieurs postes frontière situés le long des couloirs de transport situés dans les sous-régions du Marché commun de l'Afrique orientale et australe, de la Communauté d'Afrique de l'Est et, plus récemment, de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. Le premier poste frontière à guichet unique établi sur la frontière Zambie-Zimbabwe en décembre 2009 a aidé à simplifier les contrôles et procédures aux frontières, et à réduire le temps d'attente des camions commerciaux à la frontière de 5 jours à moins de 24 heures.

20. En Amérique du Sud, les pays du MERCOSUR qui sont parties à l'Accord de Recife relatif aux contrôles intégrés sont convenus d'appliquer des contrôles intégrés au niveau de 16 points de frontière. Le Paraguay a instauré un système de contrôle intégré à sa frontière avec le Brésil, et les travaux au poste frontière avec l'État plurinational de Bolivie sont maintenant à un stade avancé.

21. En Asie du Sud-Est, l'Accord sur les transports transfrontières du Bassin du Mékong prévoit une inspection à guichet et arrêt uniques aux postes frontière, dont le but est d'assurer une efficacité maximale aux frontières. Le programme multidonateurs de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, administré par la Banque asiatique de développement, inclut également des initiatives de traitement communes. Les postes frontière à guichet unique ont eu des effets positifs sur les pays en développement sans littoral et constituent une initiative heureuse qui devrait être renouvelée.

22. En Afrique, la sous-région du Marché commun de l'Afrique orientale et australe a instauré un système de carte jaune qui consiste en une police d'assurance automobile valable dans tous les pays participants, et qui facilite également les mouvements transfrontières des véhicules entre les pays membres du Marché commun de l'Afrique orientale et australe. Cette carte a permis de réduire le temps d'attente aux frontières étant donné que les transporteurs et les conducteurs de véhicules ne doivent pas souscrire d'assurance à chaque poste.

B. Développement et entretien des infrastructures

23. Les routes sont le principal mode de transport pour la plupart des pays en développement sans littoral, en particulier en Afrique où elles représentent environ 90 % des échanges intra-africains. Cependant, la proportion de routes goudronnées reste faible : elle n'est que de 50 % dans 9 pays en développement sans littoral, et de 20 à 49 % dans 8 de ces pays (voir le tableau 5 en annexe). Au niveau national, certains pays ont mis en place un système de financement indépendant pour l'entretien des routes qui est alimenté par des péages, des taxes sur le carburant ou des allocations budgétaires. Au total, ils sont 27 pays africains à avoir créé un fonds des routes. Certains pays en développement sans littoral situés dans d'autres régions disposent de fonds des routes fonctionnels qui permettent de financer l'entretien des routes. La République de Moldova a par exemple récemment amendé sa législation relative au financement des routes de février 1996 de manière à accroître les financements destinés à l'entretien et à la rénovation des routes.

24. Certains pays ont créé des organismes routiers indépendants des ministères concernés, dont la responsabilité première est d'attribuer les contrats de sous-traitance relatifs aux activités de travaux publics. Selon une étude de la Banque mondiale, les pays qui disposent d'un fonds des routes et où les taxes sur le carburant sont plus élevées consacraient une plus grande partie de leurs dépenses à l'entretien des routes, et ont connu une volatilité réduite des dépenses du secteur par rapport aux allocations budgétaires habituelles².

25. Au niveau régional, des progrès considérables ont été accomplis en Asie en ce qui concerne la modernisation de 22 263 km (15,8 %) sur le réseau de la Route d'Asie, notamment : a) la reconstruction de la route AH5 (Bakou – Alat-Kazak – Red Bridge) et de l'AH8 (Bakou – Guba-Samur et Alat-Astara) en Azerbaïdjan; b) la construction des routes AH3, AH4 et AH32, et un projet de modernisation de la route AH3 aux normes de Classe I en Mongolie; c) des avancées dans la construction de deux ponts sur la route AH3 à Chiang Kong-Houayxay, et sur la route AH15 à Thakhek-Nakhon Phanom, entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande; d) le projet de reconstruction de la route AH82 (tronçon entre Erevan et Ashtarak) en Arménie; et e) la reconstruction du tronçon de la route AH82 qui s'étend de la République islamique d'Iran à la frontière arménienne et géorgienne. Selon les estimations de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et de pays membres asiatiques de 2006, une liste récapitulative de 121 projets d'investissement prioritaires dans 25 pays membres indiquait que quelque 25 milliards de dollars étaient investis ou engagés pour le développement de divers segments de la Route

² Ken Gwilliam et al., *The Burden of Maintenance: Roads in Sub-Saharan Africa*, Banque mondiale, Washington, 2008.

d'Asie, et qu'il manquait 18 milliards de dollars au montant nécessaire à la modernisation et à l'amélioration de quelque 26 000 kilomètres du réseau de la Route d'Asie.

26. L'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud a assuré la coordination du développement de l'infrastructure de transport, de l'énergie et des télécommunications dans cette région. L'initiative fait partie d'un processus de mise en œuvre de 524 projets nécessitant un investissement total de 54,61 milliards de dollars³. À la mi-2010, l'Initiative avait mis en œuvre 44 % des projets d'infrastructure y relatifs.

27. En 2010, l'Union africaine lançait le Programme de développement des infrastructures en Afrique, qui vise à rassembler diverses initiatives régionales et continentales relatives aux infrastructures de transport routier et ferroviaire, des technologies de l'information et des communications, et de l'énergie, et qui se trouve sous l'égide de la Banque africaine de développement. Le principal objectif du Programme est de coordonner les efforts et d'utiliser les ressources disponibles pour le développement de l'infrastructure. La Route transafricaine, qui joue un rôle prédominant dans le maintien des économies des pays en développement sans littoral d'Afrique, est toujours incomplète, et les tronçons manquants nécessitent d'importantes ressources pour être mis en œuvre. D'importants projets destinés à améliorer le réseau routier sont actuellement en cours dans plusieurs pays et dans différentes communautés économiques régionales d'Afrique.

28. Si des progrès ont été réalisés en matière de développement et d'entretien de l'infrastructure routière, d'importants obstacles doivent toutefois encore être surmontés, notamment le manque de ressources financières pour les fonds des routes, la surcharge des véhicules et les écarts de ressources consacrées au développement de l'infrastructure routière.

29. Les chemins de fer restent un moyen de transport trop peu utilisé dans les pays en développement sans littoral : seuls 9 de ces pays disposent de 1 000 kilomètres ou plus de voies ferrées destinées au transport de fret. Il manque, sur les 114 000 km sur lesquels le réseau ferroviaire transasiatique s'étend, quelque 8 000 kilomètres (7 %). Des progrès ont été accomplis dans la planification et la construction des liaisons manquantes en Azerbaïdjan, en Mongolie, en Ouzbékistan et en République démocratique populaire lao.

30. En Afrique, le réseau ferroviaire, qui s'étend sur 74 775 kilomètres, a une très faible densité et se situe principalement en Afrique du Nord et en Afrique australe. Une étude axée sur le développement des infrastructures entreprise par le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et l'Union africaine en 2006 a relevé, selon les estimations, quelque 26 362 kilomètres de liaisons manquantes. Peu de progrès ont été enregistrés dans ce secteur, mais certains projets ferroviaires devraient être relancés en Afrique occidentale, centrale, orientale et australe.

31. En Amérique du Sud, des avancées ont été réalisées en matière d'intégration des chemins de fer. En mai 2010, le Paraguay et le Brésil ont officialisé un projet financé par la Banque brésilienne de développement qui vise à relier le réseau

³ Système économique latino-américain et caribéen, *Physical Infrastructure for Integration in Latin America and the Caribbean* (2011)

ferroviaire du Paraguay à la ligne de chemin de fer reliant Paranagua, au Brésil à la ville chilienne d'Antofagasta, ce qui revient à créer un couloir ferroviaire interocéanique.

32. Les principaux obstacles au développement des réseaux ferroviaires sont notamment les ressources limitées à investir dans les liaisons manquantes et les différences entre largeurs de voies qui provoquent un chargement et un déchargement intempestifs des marchandises et augmentent les retards et les coûts de transport.

33. Des progrès ont été accomplis en matière de création de ports secs. Les ports secs offrent des fonctions similaires à celles des ports maritimes et appuient le développement de couloirs intermodaux. En Asie, par exemple, la Mongolie projette de construire quatre ports secs le long du Chemin de fer transasiatique; le Népal dispose de quatre ports secs; et des ports secs devraient être construits dans d'autres pays, y compris le Kazakhstan et l'Ouzbékistan. En Afrique, des ports secs ont été construits au Burkina Faso, en Éthiopie, au Niger et en Ouganda; et en Amérique du Sud, un port sec a été construit au Paraguay.

34. Les pays en développement sans littoral ont fait des progrès remarquables dans l'amélioration des infrastructures de télécommunication, notamment en ce qui concerne la téléphonie mobile et la connectivité à Internet. De 2008 à 2009, le groupe des pays en développement sans littoral a enregistré une augmentation de 25 % du nombre de téléphones mobiles et une augmentation de 37 % en ce qui concerne les connexions à Internet (voir le tableau 6 en annexe). Ces progrès ont été rendus possibles grâce à la libéralisation du secteur des télécommunications et à l'augmentation des investissements du secteur privé qui s'en est suivie.

35. Les infrastructures relatives à l'énergie sont essentielles pour réduire les retards de transit des cargaisons des pays en développement sans littoral. Pourtant, ces infrastructures sont toujours insuffisantes et peu fiables, notamment dans les cinq pays en développement sans littoral importateurs nets de produits énergétiques. Les besoins en financement des infrastructures d'énergie aux niveaux national et régional sont relativement élevés, nécessitant l'intégration de toutes les sources de ressources, y compris nationales, bilatérales, régionales et multilatérales, ainsi qu'un plus grand partenariat avec le secteur privé.

36. Les recherches menées par la Banque mondiale⁴ indiquent que les difficultés rencontrées en matière d'infrastructure de transport ne se limitent pas à l'insuffisance matérielle d'infrastructures, mais qu'elles relèvent également du manque d'infrastructures immatérielles appropriées; les marchés des services logistiques devaient renforcer leur offre de services le long des couloirs de transport et de transit. De nombreux pays en développement sans littoral ont entrepris des initiatives visant à mettre en place des politiques destinées à orienter et appuyer le développement de services concurrentiels en matière d'opérations de transit, de transport multimodal et de logistique. Toutefois, dans de nombreux pays, les transitaires et prestataires de services logistiques sont répartis dans de petites structures et le secteur est fragmenté.

⁴ Jean-François Arvis et al., *Connecting Landlocked Developing Countries to Markets: Trade Corridors in the 21st Century*, Banque mondiale, 2011.

37. La participation du secteur privé varie énormément d'un sous-secteur à l'autre : c'est dans le domaine de la téléphonie mobile qu'elle est la plus élevée, suivi par le secteur des transports, avec la sous-traitance de l'entretien des routes et les concessions dans les terminaux de conteneurs et les chemins de fer. Dans le secteur de l'énergie, ce sont toujours les installations détenues par l'État qui prédominent, bien qu'il y ait un intérêt à privatiser la production et la distribution de l'énergie. Les pays en développement sans littoral devraient également envisager de promouvoir une coopération active et efficace avec le secteur privé en créant un environnement politique porteur.

C. Commerce international et facilitation du commerce

38. En dépit d'un certain progrès dans l'intégration des pays en développement sans littoral au système commercial international, seuls 22 des 31 pays en développement sans littoral sont membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Tous les autres, à l'exception d'un, sont des observateurs de l'OMC et sont en pleine phase de négociations d'adhésion. Il est essentiel, outre de réformer les institutions nationales, de mettre en œuvre des efforts au niveau multilatéral pour appuyer et favoriser la création de conditions propices au développement pour leur adhésion.

39. Bien que le groupe des pays en développement sans littoral ait connu l'essor de ses exportations, dont la valeur nominale est passée de 33 milliards de dollars en 2003 à 153 milliards de dollars en 2008, leurs exportations ont diminué de 42 % de 2008 à 2009 (voir le tableau 4 en annexe). La proportion des exportations des pays en développement sans littoral par rapport à l'ensemble des exportations mondiales reste inférieure à 1 %. Bien que leur part des échanges mondiaux de biens ait augmenté de 0,45 % en 2003 à 0,96 % en 2008, celle-ci a diminué de 0,75 % en 2009. À l'opposé, la part des pays en développement de transit a progressivement augmenté pour passer de 13 % en 2003 à 18 % en 2009.

40. En 2009, les importations des pays en développement sans littoral ont diminué de 16,5 % suite à la crise financière et économique mondiale. Selon les estimations du FMI, les importations avaient repris en 2010 dans 21 des pays en développement sans littoral. Les pays en développement sans littoral concluent de plus en plus d'accord commerciaux préférentiels régionaux qui permettent de réduire les droits de douane grâce à des mesures unilatérales et à la mise en œuvre de protocoles d'intégration régionaux. Onze pays asiatiques en développement sans littoral sont parties à plus de 40 accords commerciaux en vigueur et sont engagés dans des négociations ayant trait à d'autres accords au niveau régional. En Afrique, il existe des accords commerciaux pour 13 groupements sous-régionaux. Trois communautés économiques régionales, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, la Communauté de développement de l'Afrique australe et la Communauté d'Afrique de l'Est s'efforcent d'atteindre le statut de marché commun. Les négociations menées dans le cadre d'accords de partenariat économique entre l'Union européenne et les communautés économiques régionales d'Afrique progressent lentement. En Amérique du Sud, l'intégration régionale a été approfondie grâce à la création de l'Union des nations de l'Amérique du Sud, qui consiste en une union intergouvernementale intégrant les accords régionaux dans la région (Marché commun du Sud et Communauté andine).

41. Cependant, malgré la conclusion de plusieurs accords commerciaux préférentiels au niveau régional, le commerce interrégional ne se développe pas rapidement. En 2009, les exportations entre pays du MERCOSUR et de la Communauté andine représentaient respectivement 8 % et 15 % de l'ensemble des exportations de la région. En Afrique, la moyenne des exportations au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe, du Marché commun de l'Afrique orientale et australe et de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest entre 2000 et 2007 était respectivement de 12 %, 9 % et 13 %⁵. Il est essentiel, pour accroître le commerce interrégional, d'améliorer les infrastructures régionales (transport, énergie et communications); de mettre effectivement en œuvre les accords commerciaux régionaux; d'harmoniser le cadre régional de régulation afin de stimuler l'activité du secteur privé; et de continuer à faciliter le commerce et le transit afin de réduire les coûts logistiques.

42. Les pays en développement sans littoral ont continué d'entreprendre des initiatives de facilitation du commerce. Cependant, comparés aux pays côtiers, les pays en développement sans littoral ont un indice de performance logistique inférieur (voir le tableau 2 ci-dessous). Un faible indice de performance logistique révèle d'importantes difficultés à relier leurs économies nationales aux marchés mondiaux en raison d'un temps d'attente plus long pour obtenir le dédouanement, d'infrastructures de commerce et de transport de mauvaise qualité, de services logistiques inefficaces et non concurrentiels, de procédures de passage aux frontières et douanières lourdes, de difficultés à suivre et repérer les envois et de l'impossibilité de déterminer l'heure de livraison. Il est important que ces efforts soient maintenus pour faciliter davantage le commerce.

Tableau 2

Régions dont les pays en développement sans littoral sont peu performants, en vertu de leur indice de performance logistique

Données de base	Afrique subsaharienne		Asie du Sud	
	Pays sans littoral	Pays côtiers	Pays sans littoral	Pays côtiers
Indice de performance logistique global	2,22	2,43	1,84	2,64
Composantes de l'indice de performance logistique				
Compétence logistique	2,21	2,45	1,84	2,69
Infrastructures	1,97	2,11	1,61	2,41
Procédures douanières et commerciales	2,10	2,30	1,69	2,34
Données d'entrée relatives à l'indice de performance logistique				
Dédouanement (jours)	3,2	4,7	2,6	2,2
Inspection matérielle (pourcentage – il doit être le plus bas possible)	62	42	56	27

Source : Jean-François Arvis et al., *The Cost of being landlocked* (Banque mondiale, Washington, 2010).

43. Les négociations menées par l'OMC dans le domaine de la facilitation du commerce ont pour objectif d'accélérer le transport, le dédouanement et le passage

⁵ Commission économique pour l'Afrique, *Progress in Intra-African Trade* (Addis-Abeba, 2011).

des marchandises, y compris celles en transit, et d'améliorer l'assistance technique et la création de capacités dans le domaine de la facilitation du commerce. Selon l'avant-projet de textes à négocier préparé par le Groupe de négociation sur la facilitation des échanges de l'OMC⁶ daté d'avril 2011, les négociations visent à améliorer les dispositions pertinentes de l'article V relatif à la liberté de transit, de l'article VIII relatif aux redevances et formalités ayant trait aux importations et aux exportations, et de l'article X relatif à la publication et à l'administration des réglementations du commerce édictées dans le cadre de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 et les aspects se rapportant au traitement spécial et différencié.

D. Mesures de soutien internationales

44. Depuis l'adoption du programme d'Almaty, les flux d'aide publique au développement (APD) en provenance des donateurs traditionnels ont augmenté pour passer de 12 milliards de dollars en 2003, à 18,9 milliards de dollars en 2007 et à 24,8 milliards de dollars en 2009, soit une augmentation de plus de 10 % par an depuis 2003. Cependant, deux pays reçoivent une grande partie de ces dons : l'Afghanistan et l'Éthiopie, qui en 2009 représentaient respectivement 24 % et 15 % de l'ensemble de l'aide versée. L'APD reste la principale source de financement extérieure, représentant 10 %, ou plus, du revenu national brut en 2009 dans 9 pays en développement sans littoral (voir le tableau 2 en annexe).

45. Le part d'APD réservée aux secteurs des transports, de l'emmagasinage et des communications est passée de 775 millions de dollars en 2003 à 1,8 milliard de dollars en 2009, la majeure partie de l'aide (40 %) allant à l'Afghanistan et à trois autres pays.

46. En 2009, le groupe des pays en développement a fait face à une diminution générale de 17 % des investissements étrangers directs (IED), soit 21,9 millions de dollars (voir tableau 7 en annexe). Malgré cette diminution, leur part d'investissements étrangers directs a augmenté de 2 % en 2009, par rapport à 1,5 % en 2008⁷. La répartition géographique des investissements étrangers directs reste inégale. Les investissements se sont largement concentrés dans quelques pays riches en ressources naturelles. Le Kazakhstan représentait à lui seul 58 % de l'ensemble des flux d'investissements étrangers directs vers les pays en développement sans littoral en 2009, tandis que 15 pays en développement sans littoral d'Afrique n'ont reçu que 4 milliards de dollars.

47. Les entrées d'investissements étrangers directs devraient encore augmenter, en particulier dans les pays riches en ressources naturelles, en raison de la reprise des prix des produits de base et de meilleures conditions économiques et financières. Les flux d'investissements étrangers directs vers le Kazakhstan durant le premier trimestre de 2010, par exemple, étant 16 % plus élevés que durant la même période en 2009. Les flux d'investissements étrangers directs vers la Mongolie ont dépassé le milliard de dollars en 2010, ce qui représente une augmentation de 25 % par rapport à 2009⁸, tout comme ce fut le cas en Zambie en 2010. Néanmoins, la plupart

⁶ Voir http://www.wto.org/english/tratop_e/dda_e/chair_texts11_e/chair_texts11_e.htm.

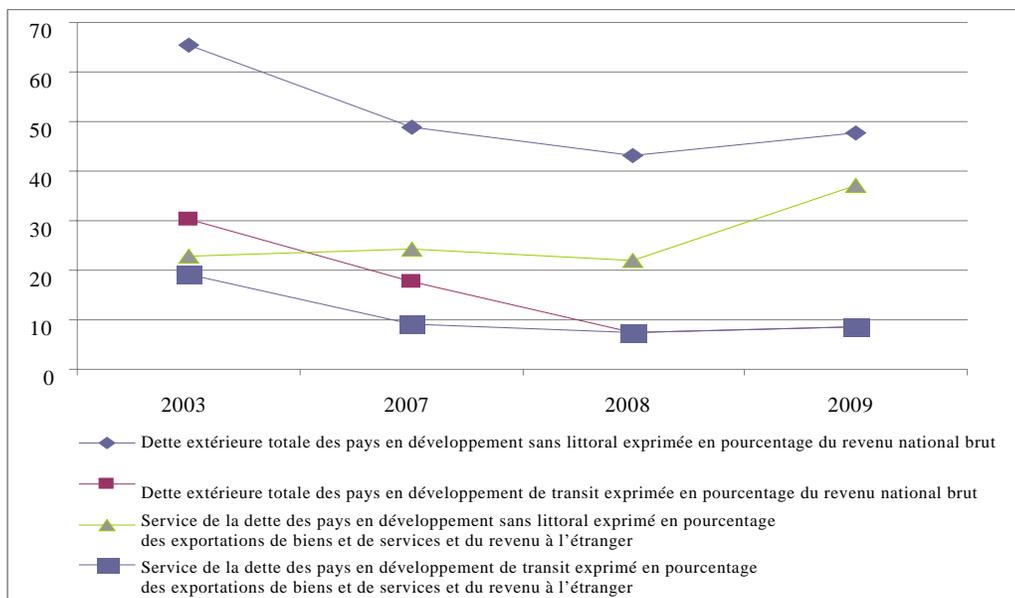
⁷ *World Investment Report 2010: Investing in a Low-Carbon Economy*, publication des Nations Unies, E.10.II.D.2).

⁸ Données fournies par le Gouvernement de la Mongolie.

des pays en développement sans littoral accueillent peu d'investissements étrangers directs, principalement parce que la performance économique de ces pays est encore et toujours pénalisée par leur situation géographique, caractérisée par des infrastructures sous-développées, des systèmes logistiques inefficaces et une faible capacité institutionnelle.

48. De 2003 à 2009, les pays en développement sans littoral ont considérablement amélioré le rapport de leur dette extérieure au revenu national et le ratio du service de la dette (voir la figure I ci-dessous). Cependant, ces rapports ont tous deux augmenté en 2009. Par rapport aux pays en développement de transit, les pays en développement sans littoral ont une dette totale et un ratio du service de la dette plus élevés. Le nombre de pays en développement sans littoral dont le rapport de la dette totale au revenu national était supérieur à 100 en 2003 a été réduit pour passer de 6 à seulement 1 en 2009, et celui des pays dont le rapport était de 74 à 100 en 2003 est passé de 11 à 2 en 2009 (voir le tableau 3 en annexe). Des progrès ont pu être accomplis, notamment grâce à l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés et à l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale, qui sont venues en aide à 13 pays en développement sans littoral. Il est important que ce type d'aide en matière d'allègement de la dette soit étendu aux autres pays en développement sans littoral qui ne bénéficient pas de ces initiatives.

Figure I
Dette extérieure et service de la dette des pays en développement sans littoral et de transit (%)

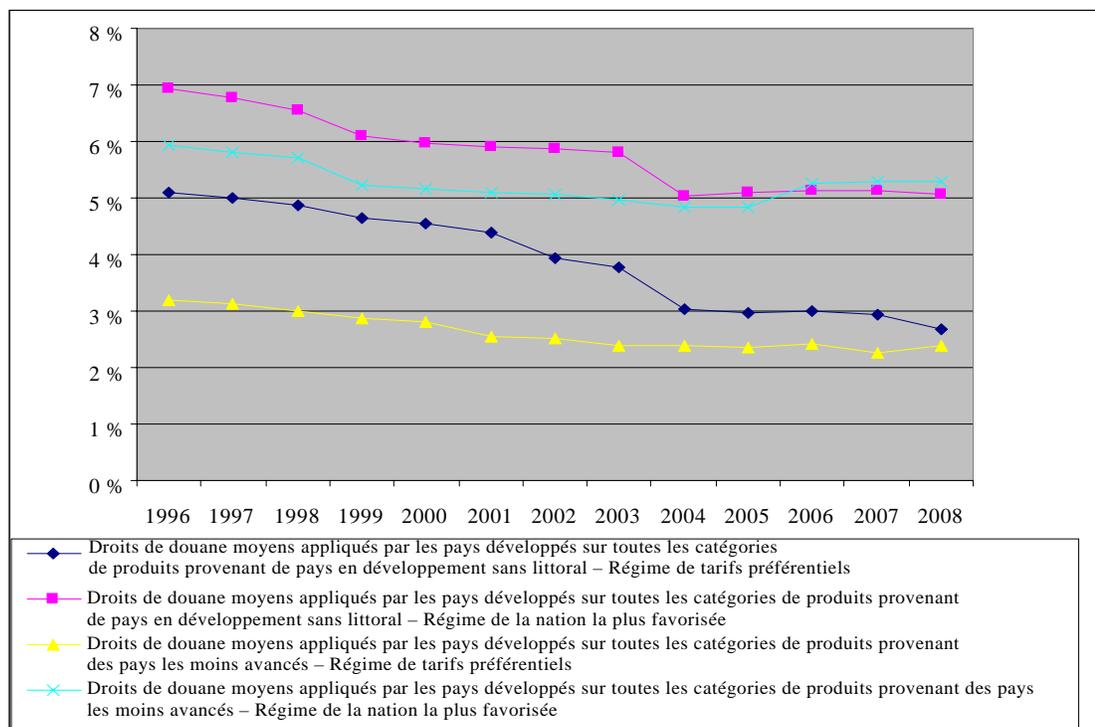


Source : Banque mondiale, Indicateurs du développement dans le monde, 2011 (Washington, 2011).

49. Les progrès réalisés dans le cadre du Cycle de négociations de Doha pour le développement relatif au système commercial multilatéral ont été lents. Il est important que la communauté internationale intensifie ses efforts pour conclure les négociations commerciales en adoptant des dispositions compatibles avec les besoins commerciaux, financiers et de développement des pays en développement sans littoral.

50. Certains progrès ont été réalisés en matière de régimes de tarifs préférentiels accordés par des économies développées en faveur des pays en développement sans littoral (voir la figure II ci-dessous). Ces tarifs donnent un avantage de prix bien nécessaire aux produits des pays en développement sans littoral sur les marchés des pays développés. Cependant, ils n'ont souvent été que très peu appliqués en raison du manque de diversification, de l'application de règles d'origine astreignantes et disparates, de coûts de transport élevés et d'autres contraintes liées à l'offre.

Figure II
Droits de douane moyens appliqués par les pays développés sur toutes les catégories de produits provenant des pays en développement sans littoral



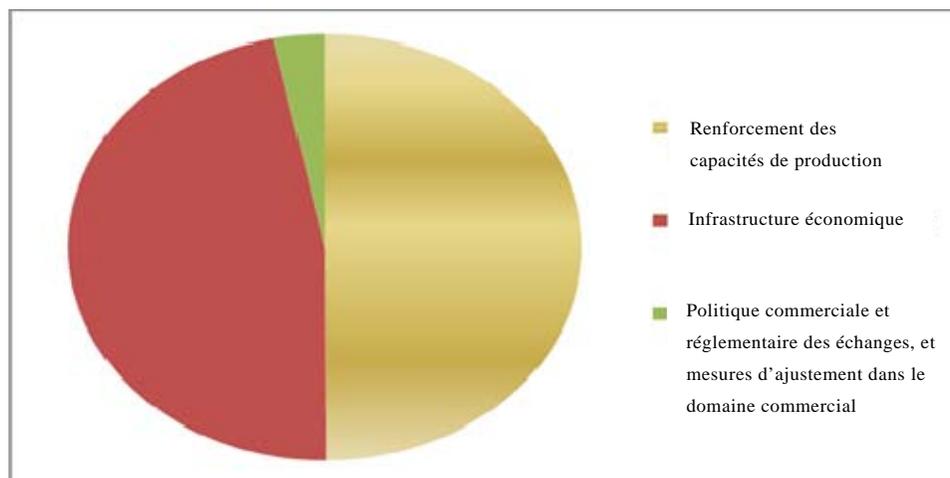
Source : Base de données du Centre du commerce international.

51. L'aide pour le commerce en faveur des pays en développement sans littoral n'a cessé d'augmenter, et est passée de 4,7 milliards de dollars en 2008 à 6 milliards de dollars en 2009. Cinq pays en développement sans littoral (Afghanistan, Ouganda, Éthiopie, Mali et Burkina Faso) figurent parmi les 20 plus grands bénéficiaires de l'aide pour le commerce versée en 2009. De manière générale, l'aide pour le commerce est allée essentiellement au renforcement des capacités de production⁹, aux investissements dans le développement de l'infrastructure¹⁰ et l'assistance en matière de renforcement des capacités en vue d'élaborer des stratégies commerciales et d'engager des négociations en la matière, d'établir une réglementation et de procéder à des mesures d'ajustement des coûts se rapportant au commerce (voir la figure III).

⁹ Par exemple : développement des entreprises, assistance aux services bancaires et financiers, agriculture, foresterie, pêche, industrie, ressources minérales et minières, et tourisme.

¹⁰ Construction d'infrastructures matérielles telles que des routes, des chemins de fer, des ports et des télécommunications.

Figure III
Utilisation de l'aide pour le commerce par catégorie



Source : Base données du Comité d'aide au développement de l'Organisation de coopération et de développement économiques.

52. Plusieurs autres pays en développement deviennent une source de plus en plus importante d'aide financière extérieure pour les pays en développement sans littoral, en particulier pour la réhabilitation et le développement d'infrastructures essentielles, telles que les routes et l'énergie. Les sociétés transnationales des pays en développement, notamment la Chine, l'Inde et l'Afrique du Sud, ont constitué les principales sources d'investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral en 2009.

E. Mise en œuvre et examen

53. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a pour mission de renforcer la coopération et la coordination avec les autres organismes des Nations Unies et parties prenantes afin d'assurer l'application effective du Programme d'action. Le Programme est mis en œuvre aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial (voir également le chapitre IV ci-dessous).

54. En matière de suivi et d'examen, les États membres ont préparé des rapports sur l'application du Programme d'action d'Almaty qui peuvent contribuer à l'examen à mi-parcours et préparer l'établissement des rapports annuels du Secrétaire général sur la question. Au niveau mondial, les pays en développement sans littoral se réunissent tous les ans lors d'une Conférence ministérielle organisée en marge des sessions annuelles de l'Assemblée générale.

55. Au niveau régional, les commissions régionales des Nations Unies ont organisé des examens régionaux. La CESAP a organisé, en collaboration avec le Gouvernement de la Mongolie, la Concertation Asie-Pacifique de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et les écarts de développement dont souffrent les pays en développement sans littoral, qui s'est tenue en avril 2011

à Oulan-Bator. Le Comité du commerce, de la coopération et de l'intégration régionales de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) a tenu sa septième session en juin 2011, dans le cadre de laquelle les progrès accomplis par la région en matière de mise en œuvre des résultats de la réunion de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty ont été examinés.

56. Au paragraphe 32 de sa résolution 63/2 relative à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, l'Assemblée générale des Nations Unies est invitée à envisager de conduire un examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty au moment opportun. L'année 2013 marquant la fin des dix premières années du Programme d'action d'Almaty, c'est à ce moment que les travaux préparatoires à l'examen devraient commencer.

57. D'autres mesures sont nécessaires pour définir des indicateurs qui serviront à évaluer les progrès réalisés en matière de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty grâce à la réduction des coûts du transport et des autres frais inhérents au commerce. Différentes approches sont actuellement mises au point par différentes organisations internationales pour établir des indicateurs de surveillance des couloirs, comme par exemple le modèle temps-coût-distance, la méthode coûts logistiques-fiabilité, et la méthodologie temps-coût. Leur harmonisation permettrait de surveiller ces couloirs à l'échelle de plusieurs pays et de plusieurs régions.

58. La récente crise financière et économique mondiale, les variations des prix de la nourriture et de l'énergie et les effets du changement climatique ont mis en évidence la fragilité sociale, économique et environnementale des pays en développement sans littoral. Il est par conséquent important d'entreprendre des recherches sur la vulnérabilité des pays en développement sans littoral aux chocs extérieurs en élaborant un ensemble d'indicateurs de vulnérabilité que ces pays pourraient utiliser à des fins d'alerte rapide.

IV. Mesures prises par les Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales en matière de mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

59. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a continuellement aidé les pays en développement sans littoral en mobilisant l'aide internationale et l'appui du système des Nations Unies et en menant des campagnes de sensibilisation. Afin de renforcer les capacités des pays en développement sans littoral dans les domaines de l'analyse et des négociations, le Bureau a apporté son aide au Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral à Oulan-Bator et a rédigé, en coopération avec le Bureau des affaires juridiques, un accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion qui a été adopté lors de la réunion ministérielle des pays en développement sans littoral qui s'est tenue à New York en septembre 2010. L'accord est aujourd'hui ouvert à la signature des pays en développement sans littoral, aux Nations Unies. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement continue de compiler des statistiques annuelles sur les principaux indicateurs économiques et sociaux, ainsi que des indicateurs sur les infrastructures de transport pour les pays en

développement sans littoral. Le Bureau a publié, en coopération avec le Département des affaires économiques et sociales, un livre de statistiques 2010 : pays en développement sans littoral.

60. La Commission économique pour l'Afrique, la Commission de l'Union africaine, la Banque africaine de développement et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ont continué de travailler ensemble à la création d'un accord intergouvernemental visant à appuyer le réseau routier transafricain en entreprenant des études de recherche dont l'objectif est d'aider à mettre en place un cadre légal.

61. Les commissions régionales des Nations Unies ont aidé les États membres à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty, notamment grâce à des programmes de renforcement des capacités, en leur fournissant des services consultatifs, en leur apportant une aide en matière de développement de l'infrastructure de transport et en assurant la promotion des instruments juridiques applicables dans le domaine de la facilitation du commerce et du transport. On compte, parmi les contributions de fond, l'édition 2010 de « État de l'intégration régionale en Afrique IV : Développer le commerce intra-africain » de la Communauté d'Afrique de l'Est, dont un chapitre est consacré au développement des couloirs de transport en transit dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe publieront en 2011 un guide des pratiques de référence aux postes frontière (« Handbook of Best Practices at Borders »), et la Communauté d'Afrique de l'Est, la Banque mondiale et la Commission de l'Union africaine publieront un recueil de tous les instruments juridiques se rapportant à la facilitation du transport et du commerce.

62. La Communauté d'Afrique de l'Est a organisé des ateliers sur la facilitation du commerce et des voyages d'étude dans les principaux ports de transit des pays en développement sans littoral, et a apporté son concours à la création de l'Alliance africaine pour le commerce électronique, qui constitue un cadre pour l'échange d'informations et d'expériences relatives au commerce, en finançant son premier atelier technique et sa deuxième assemblée générale. De même, le Réseau d'experts des Nations Unies pour le commerce sans papier en Asie et dans le Pacifique (UNNExT) créé par la CESAP en collaboration avec la Communauté économique pour l'Europe, qui est un groupement de savoir et de pratique à l'intention des experts des pays en développement et des économies en transition de la région Asie-Pacifique, a appuyé les initiatives nationales, sous-régionales et transcontinentales pour le commerce par un guichet unique et sans papier.

63. La Communauté économique pour l'Europe des Nations Unies a apporté son concours au développement de l'infrastructure de transport dans le cadre des projets de l'autoroute transeuropéenne et du Chemin de fer transeuropéen. En coopération avec la CESAP, elle a également agi en faveur de l'harmonisation des investissements destinés au secteur du transport dans le cadre du projet de développement de liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie. La CESAP a également continué de travailler au renforcement des synergies entre les États membres, les institutions internationales de financement et les autres parties prenantes pour étudier les possibilités de financement au titre des projets prioritaires d'infrastructure sur le parcours de la Route d'Asie et du Chemin de fer

transasiatique. En octobre 2010, la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes a organisé un séminaire international sur les politiques relatives au transport durable pour les pays d'Amérique latine. Elle s'occupe en outre actuellement d'analyser les coûts logistiques et leurs effets sur le développement économique dans l'État plurinational de Bolivie. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies administre 57 accords et conventions internationaux dans le domaine du transport, qui constituent le cadre juridique et technique pour l'aménagement de réseaux internationaux de transport routier, ferroviaire, fluvial et multimodal.

64. En matière d'aide pour le commerce, la Communauté de l'Afrique de l'Est a organisé, en collaboration avec la Banque africaine de développement, l'OMC et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, un examen de l'aide pour le commerce des États de l'Afrique de l'Ouest. La Communauté de l'Afrique de l'Est a également organisé, en coopération avec les communautés économiques régionales d'Afrique centrale, un atelier préparatoire à l'examen de l'aide pour le commerce, qui a produit une feuille de route visant à réunir les États d'Afrique centrale et les organisations régionales autour d'une table ronde en vue de mobiliser des ressources en faveur de programmes d'infrastructures transfrontières prioritaires.

65. Le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) a réalisé une évaluation des besoins en matière d'aide pour le commerce au Kazakhstan, au Kirghizistan et en Ouzbékistan, et a commencé ce même recensement en Azerbaïdjan et au Turkménistan. En mars 2011, Le PNUD a publié un guide du recensement des besoins en matière d'aide pour le commerce dans les pays en transition (« *How to Conduct Aid for Trade Needs Assessment in Transition Countries* »). Le PNUD a également apporté un appui permanent au Gouvernement de la Mongolie dans le cadre d'activités de démarrage pour le Groupe de réflexion des pays en développement sans littoral.

66. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a consacré une partie des travaux d'analyse qu'elle a réalisés dans le cadre de son rapport annuel *UNCTAD World Investment Report 2010* aux récentes tendances en matière d'investissements étrangers directs dans les pays en développement sans littoral. Elle a également fourni une aide en matière de renforcement des capacités et une assistance technique en matière de facilitation du commerce et du transport.

67. L'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), a établi, en coopération avec la CEA, la FAO, la Division du Fonds international de développement agricole, la Banque africaine de développement et la Commission de l'Union africaine, l'Initiative pour le développement de l'agribusiness et des agroindustries en Afrique, qui est axée sur le développement des infrastructures et des technologies ainsi que des systèmes de gestion des terres et des technologies liées à l'eau dans les zones rurales, et souligne l'importance que revêtent l'augmentation des investissements en provenance des secteurs privé et public et les partenariats entre agriculteurs et acteurs de l'agribusiness dans une méthode fondée sur la chaîne de valeur. L'ONUDI agit également en faveur du renforcement des capacités en matière de commerce aux niveaux régional et sous-régional.

68. La Banque mondiale participe à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty par le biais de l'Association internationale de développement de la

Banque internationale pour la reconstruction et le développement, en fournissant une assistance technique et des produits axés sur le savoir. En 2010, les prêts, d'un montant de 988 millions de dollars, ont été étendus aux projets de financement dans les pays en développement sans littoral ou de transit, dans le domaine des réformes douanières, pour des projets se rapportant aux couloirs routiers ou ferroviaires et à l'aviation, ou des projets ayant trait à d'autres contraintes spécifiques liées à leur enclavement. Le mécanisme pour la facilitation du commerce, un fonds d'affectation spéciale à donateurs multiples de 40 millions de dollars établi en 2009, ayant vocation à accélérer la mise en œuvre des projets de facilitation du commerce et du transport et des réformes dans les pays à faible revenu, est destiné tout particulièrement à répondre aux besoins des pays en développement sans littoral. D'autres projets en cours visent également à appuyer les pays situés le long d'un couloir en Afrique et en Asie. La Banque mondiale a également mis en œuvre une série de produits axés sur le savoir, dont un document sur le coût de l'enclavement, et plus précisément la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et les coûts logistiques (« *The cost of being landlocked: Supply chain reliability and logistics costs* ») et un autre sur la liaison des pays sans littoral aux marchés et les couloirs commerciaux au 21^e siècle (« *Connecting landlocked countries to markets: Trade Corridors in the 21st century* »).

69. Le secrétariat de l'OMC a fourni, en coopération avec d'autres organisations internationales, une assistance technique aux membres et observateurs de l'OMC, à leur demande, afin de recenser leurs besoins et priorités en matière de facilitation du commerce. En octobre 2010, ils étaient 19 pays en développement sans littoral à avoir fait l'objet de ce recensement.

70. L'Organisation mondiale des douanes a poursuivi ses activités de renforcement des capacités douanières, notamment par le biais de son programme Columbus, qui a pour but la mise en œuvre intégrale du Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial et d'autres pratiques de référence internationales dans le domaine de l'administration douanière. En 2010, l'Organisation mondiale des douanes a organisé des ateliers régionaux et nationaux, ainsi que des missions au niveau national qui bénéficient aux pays en développement sans littoral d'Afrique, d'Asie et d'Europe.

71. Le Centre de commerce international a élaboré et mis en œuvre des projets de promotion du commerce et de renforcement des capacités, notamment le projet de « Renforcement des capacités nationales dans le cadre de la mise en œuvre du cadre intégré » au Tchad, ou le Programme de la chaîne d'approvisionnement et logistique de la Communauté de développement de l'Afrique australe au Malawi. Plusieurs programmes multipays axés sur une ou plusieurs disciplines ayant trait au commerce ont été mis en œuvre, notamment le programme « *ACCESS! for African Businesswomen in International Trade* », qui s'attaquait aux difficultés spécifiques auxquelles se heurtent les femmes d'affaires africaines en leur facilitant l'accès à un ensemble de services de soutien au commerce. Les données relatives aux technologies de l'information et des communications qui ont trait à la compétitivité du commerce et des exportations ont été mises à la disposition de tous les États membres des Nations Unies.

72. En 2010, l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) a tenu son dix-huitième forum économique et environnemental portant sur la promotion de la bonne gouvernance aux postes frontière, l'amélioration de la

sécurité des transports terrestres et la facilitation des transports internationaux routiers et ferroviaires dans la région de l'OSCE. L'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe a également organisé, en coopération avec l'Organisation mondiale des douanes et le Centre de l'OSCE à Astana, un séminaire régional visant à promouvoir l'intégrité dans les services des douanes et de surveillance des frontières afin d'assurer un suivi direct des outils existants pour lutter contre la corruption aux passages des frontières et mener des campagnes de sensibilisation à ce sujet, et offrir la possibilité de définir des mesures concrètes de suivi au niveau national. Le Collège de formation du personnel aux frontières de l'OSCE à Douchanbé a en outre continué à organiser des formations sur un large éventail de questions relatives à la gestion des frontières.

73. Le projet de transit de l'Afghanistan de l'Union internationale des transports routiers, entrepris dans le cadre de la nouvelle initiative relative à la route de transport Europe-Asie, vise à développer le transport routier depuis l'Europe et la Chine vers l'Afghanistan, en attirant des investissements internationaux dans l'infrastructure connexe et en appliquant des procédures douanières harmonisées. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'Union internationale des transports routiers ont travaillé en coopération pour définir les meilleures pratiques applicables pour mettre en œuvre la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) dans la région d'Asie centrale, et les a intégrées dans un guide TIR mis à jour. L'Union internationale des transports routiers et la CNUCED ont signé un mémorandum d'accord en avril 2010 visant à moderniser le système douanier automatisé SYDONIA à l'aide d'outils informatiques de gestion des risques TIR mis à jour; désormais, le module de transit du système SYDONIA inclut également les outils les plus récents qui facilitent et garantissent la mise en œuvre de la convention.

74. L'Union internationale des télécommunications a adopté un programme axé principalement sur les priorités des pays en développement sans littoral, qui supposait notamment d'aider les pays à passer des réseaux téléphoniques commutés publics aux réseaux au protocole Internet, d'établir des télécentres communautaires polyvalents, et d'introduire la technologie de large bande. D'autres projets avaient pour objectif d'ouvrir à tous l'accès aux applications et aux services en ligne et de mettre en œuvre des projets de commerce et d'administration en ligne dans de nombreux pays en développement sans littoral, afin qu'ils puissent se servir des technologies de l'information et des communications comme catalyseur de leurs activités commerciales.

75. Les banques et communautés économiques régionales d'Asie, d'Amérique du Sud et d'Afrique ont joué un rôle de premier plan dans l'organisation et l'appui à la mise en œuvre de programmes d'infrastructure régionaux. La Banque asiatique de développement a mis en œuvre divers projets d'assistance technique d'investissement : elle a jusqu'à présent investi quelque 4 milliards de dollars dans les secteurs de la facilitation du transport et du commerce, et environ 1 milliard de dollars dans le secteur de l'énergie au titre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale. En Afrique, c'est la Banque africaine de développement qui dirige les activités de mobilisation des ressources et d'aide au Programme de développement des infrastructures en Afrique. En Amérique du Sud, la Banque interaméricaine de développement, la Banque mondiale et la Banque

centraméricaine d'intégration économique soutiennent l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud.

76. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe a entrepris des travaux d'étude, établi des programmes et conclu des accords régionaux d'intégration afin d'aider ses pays membres sans littoral à promouvoir la communication et le commerce au niveau régional. Une étude diagnostique des couloirs d'Afrique de l'Est, axée sur les couloirs nord et centre et visant à évaluer les performances de ces derniers, a été menée aux fins d'élaborer un plan d'action destiné à éliminer certains obstacles en matière de logistique des transports. Le module de transfert des données relatives au transit – un outil mis au point pour faciliter les déclarations de transit et la communication des données sur la garantie de transit entre les administrations douanières – est en phase d'essai aux postes frontière de Chirundu (Zambie) et de Kasumalesa (République démocratique du Congo). Le régime douanier régional de garantie de transit – un instrument mis au point dans le cadre du Protocole relatif au commerce de transit et aux installations de transit, a facilité l'intégration régionale du Marché commun de l'Afrique orientale et australe. Un essai pilote du régime a été réalisé en 2008 dans les pays du couloir nord; les résultats positifs de ce dernier ont conduit à l'introduction de l'Initiative en 2010 et 2011.

V. Conclusions et recommandations

77. L'enclavement constitue un sérieux obstacle à la croissance économique et à la réalisation des objectifs de développement. Les économies des pays en développement sans littoral restent fragiles en raison de leur vulnérabilité aux chocs extérieurs, de la diversification limitée de leurs exportations, de leurs capacités de production limitées, du manque de compétitivité de leurs exportations et des coûts de transport et de transit élevés.

78. La communauté internationale doit aider les pays en développement sans littoral, par un appui financier accru, prompt et durable, à accélérer leurs progrès vers la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement et renforcer leur capacité d'atténuer les changements climatiques et de s'y adapter.

79. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent resserrer la coopération effective en élaborant et en harmonisant les politiques adéquates, et en hiérarchisant les ressources allouées à l'entretien et à la réfection des infrastructures de transit et de transport. Les initiatives qui ont donné de bons résultats, comme le poste frontière à guichet unique, les ports secs, la carte jaune et l'utilisation des technologies de l'information et des communications dans le domaine du dédouanement doivent être répétées et entièrement financées.

80. Les pays en développement sans littoral et de transit sont invités à ratifier et à mettre effectivement en œuvre les conventions et accords internationaux, ainsi que les accords régionaux et sous-régionaux relatifs à la facilitation du transport et du commerce.

81. La communauté internationale doit fournir des ressources financières accrues aux projets ayant trait à l'infrastructure des transports en transit, à

l'énergie, aux technologies de l'information et des communications et à la facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral et de transit, afin de resserrer l'imbrication intrarégionale, de parachever les réseaux et d'assurer le bon fonctionnement des couloirs maritimes stratégiques.

82. Il est essentiel d'élaborer un mécanisme de concertation destiné à promouvoir l'échange d'expériences et à diffuser les informations auprès de toutes les parties prenantes.

83. La communauté internationale devrait aider davantage les pays en développement sans littoral et de transit à renforcer leurs capacités d'analyse pour élaborer et mettre en œuvre des politiques cohérentes et globales en matière de transport qui soutiennent les couloirs de transit nécessaires pour faciliter le commerce, ainsi qu'à aiguïser leurs capacités à négocier pour participer effectivement au commerce international.

84. La Communauté d'Afrique de l'Est, la Commission de l'Union africaine, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement devraient aider davantage à élaborer et à conclure un accord intergouvernemental sur la route transafricaine.

85. Les organisations internationales et autres organismes de recherche devraient entreprendre des travaux de recherche sur la vulnérabilité des pays en développement sans littoral aux chocs extérieurs, et définir un ensemble d'indicateurs de vulnérabilité à des fins d'alerte rapide.

86. Les négociations menées à l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation du commerce revêtent une importance capitale pour les pays en développement sans littoral qui participent au commerce international. La communauté internationale devrait aider les pays en développement sans littoral à renforcer leur capacité à négocier en matière de facilitation du commerce.

87. Les pays développés sont invités à élargir l'accès aux marchés des marchandises exportées par les pays en développement sans littoral et à renforcer le transfert des technologies pour alléger les coûts de transaction élevés imputables à leur handicap géographique.

88. La communauté internationale devrait renforcer son aide en faveur de l'initiative d'aide pour le commerce car cette dernière aide sensiblement les pays en développement sans littoral à mettre en œuvre les accords internationaux, à renforcer stratégiquement leurs capacités de production, à développer leurs infrastructures, et à devenir plus compétitifs sur les marchés internationaux.

89. Les pays exportateurs de capitaux sont invités à adopter des politiques et des incitations qui favorisent les flux d'investissements directs étrangers vers les pays en développement sans littoral. Les pays en développement sans littoral devraient, quant à eux, promouvoir et encourager un environnement favorable pour attirer les investissements directs étrangers et la participation du secteur privé.

90. Les pays donateurs et les institutions internationales de financement et de développement sont invités à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, qui s'est tenue à Almaty.

91. Tout comme elle l'avait demandé dans sa résolution 63/2, l'Assemblée générale est invitée à envisager d'entreprendre un examen final des dix ans de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

Tableau 1
Produit intérieur brut, 2000-2009

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Estimations exprimées en prix constants de 2005 (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Taux de croissance moyen annuel (pourcentage)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2009</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Afghanistan	2 733	9 037	11 075	457	25,9	2,3	22,5
Arménie	2 764	6 748	5 793	2 770	12,3	6,9	-14,2
Azerbaïdjan	7 040	24 664	26 949	4 871	10,5	10,8	9,3
Bhoutan	559	1 076	1 144	1 783	7,6	5,0	6,3
Bolivie (État plurinational de)	8 201	11 107	11 480	1 758	2,3	6,1	3,4
Botswana	7 945	11 651	11 226	5 959	6,2	3,1	-3,7
Burkina Faso	3 999	6 199	6 398	517	6,6	4,5	3,2
Burundi	967	1 218	1 260	151	1,8	4,3	3,5
Éthiopie	8 994	16 844	18 512	345	2,5	11,3	9,9
Ex-République yougoslave de Macédoine	5 421	6 735	6 685	4 662	-0,3	5,0	-0,7
Kazakhstan	34 877	70 914	71 770	6 981	10,9	3,3	1,2
Kirghizistan	2 043	2 985	3 055	835	4,1	8,4	2,3
Lesotho	1 162	1 505	1 527	780	3,2	4,4	1,4
Malawi	2 359	3 513	3 778	318	1,1	9,0	7,5
Mali	4 026	6 322	6 603	679	7,9	5,0	4,4
Mongolie	1 685	3 006	2 957	1 577	4,9	8,9	-1,6
Népal	6 960	9 255	9 856	436	3,2	4,7	6,5
Niger	2 677	3 899	3 863	343	5,4	5,9	-0,9
Ouganda	7 296	12 680	13 576	523	5,7	9,2	7,1
Ouzbékistan	10 490	17 638	18 873	1 199	4,4	9,0	7,0
Paraguay	6 587	8 811	8 410	2 314	1,9	5,8	-4,5
République centrafricaine	1 233	1 669	1 697	448	0,8	5,5	1,7
République démocratique populaire lao	2 016	3 781	4 065	884	5,8	7,8	7,5

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Estimations exprimées en prix constants de 2005 (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Taux de croissance moyen annuel (pourcentage)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2009</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
République de Moldova	2 122	3 478	3 252	1 500	6,9	7,8	-6,5
Rwanda	1 783	3 383	3 585	527	7,2	11,6	6,0
Swaziland	2 295	2 790	2 824	2 668	2,3	0,5	1,2
Tadjikistan	1 457	2 864	2 962	716	10,5	7,9	3,4
Tchad	2 944	5 912	5 818	610	11,4	0,3	-1,6
Turkménistan	6 768	11 922	12 414	3 397	2,6	10,5	4,1
Zambie	5 758	8 703	8 998	985	4,2	6,0	3,4
Zimbabwe	5 804	3 562	3 705	324	-5,8	-14,5	4,0
Pays en développement sans littoral	160 963	283 875	294 112	1 061	6,3	5,8	3,6
Pays en développement de transit	4 937 668	8 433 400	8 793 363	2 808	5,0	6,1	4,3

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/Introduction.asp> (consultée le 24 mars 2011).

* Pour la liste des pays en développement de transit et la composition des régions développées et en développement utilisées dans ce tableau, voir www.ohrlls.org/en/orphan/349/.

Tableau 2

Versements d'aide publique au développement (APD) et aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^a</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^b</i>		<i>Versements d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^c</i>	
	2005	2008	2009	2009	2003	2009	2007	2009
Afghanistan	2 818	4 865	6 070	–	94	764	984	1 711
Arménie	170	303	528	5,9	14	27	85	234
Azerbaïdjan	217	235	232	0,6	3	21	87	118
Bhoutan	90	87	125	9,5	11	16	29	40
Bolivie (État plurinational de)	643	628	726	4,4	27	75	136	221
Botswana	48	720	280	2,4	0	13	15	22
Burkina Faso	693	1 001	1 084	13,5	46	57	283	226
Burundi	364	509	549	41,2	3	48	102	88
Éthiopie	1 927	3 328	3 820	13,4	125	256	502	1 117
Ex-République yougoslave de Macédoine	227	205	193	2,2	0	1	46	75
Kazakhstan	228	333	298	0,3	59	5	108	88
Kirghizistan	268	360	315	7,1	9	7	54	58
Lesotho	67	144	123	5,8	18	6	18	10
Malawi	573	924	772	17,5	32	24	43	28
Mali	704	964	985	11,0	50	45	117	120
Mongolie	215	246	372	9,4	33	35	317	262
Népal	424	697	855	6,7	40	51	44	53
Niger	520	607	470	8,9	22	39	65	123
Ouganda	1 192	1 641	1 786	11,6	31	108	426	457
Ouzbékistan	170	187	190	0,6	1	43	26	71
Paraguay	51	134	148	1,0	2	24	117	174
République centrafricaine	89	256	237	11,9	3	15	30	26
République démocratique populaire lao	302	496	420	7,2	55	27	138	106
République de Moldova	169	298	245	4,2	1	22	101	86

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^a</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^b</i>		<i>Versements d'APD (prix courants) (millions de dollars É.-U.)^c</i>	
	<i>2005</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2009</i>	<i>2007</i>	<i>2009</i>
Rwanda	577	933	934	18,7	9	29	26	83
Swaziland	47	70	58	2,1	2	0	93	158
Tadjikistan	251	291	409	8,3	0	21	10	12
Tchad	380	419	561	9,2	29	45	32	77
Turkménistan	30	18	40	0,2	0	1	1	3
Zambie	1 172	1 116	1 269	11,1	55	36	108	129
Zimbabwe	373	612	737	..	1	0	19	50
<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>14 999</i>	<i>22 624</i>	<i>24 831</i>	<i>..</i>	<i>775</i>	<i>1 862</i>	<i>4 159</i>	<i>6 021</i>

Source : Organisation de coopération et de développement économiques, Direction de la coopération pour le développement, annexe statistique du *Rapport 2011 sur la coopération pour le développement*. OCDE, *Panorama 2011 de l'aide pour le commerce : montrer les résultats* (COM/DCD/TAD(2011)3/ANN, juin 2011).

^a Apports nets d'APD en provenance des pays membres du Comité d'aide au développement, des organisations multilatérales et des pays non-membres du Comité.

^b Comité d'aide au développement de l'OCDE et organisations multilatérales.

^c Hors programmes et activités multipays.

Tableau 3

Dette extérieure, service de la dette et allègement de la dette au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) et de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale (IADM)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Dette extérieure (pourcentage du RNB)</i>			<i>Service de la dette (pourcentage des exportations de biens et de services et du revenu à l'étranger)</i>			<i>Allègement de la dette (millions de dollars É.-U.)</i>	
	2003	2008	2009	2003	2008	2009	PPTE	IADM
Afghanistan	–	20	–	–	0,2	0,4	654	20
Arménie	64	28	55	10,8	13,3	20,9	–	–
Azerbaïdjan	25	12	12	6,7	0,9	1,7	–	–
Bhoutan	82	57	58	5,1	21,3	11,4	–	–
Bolivie (État plurinational de)	75	34	35	21,3	13,0	14,4	1 967	1 953
Botswana	7	3	14	1,2	1,1	1,2	–	–
Burkina Faso	41	21	23	–	–	–	812	764
Burundi	230	24	39	63,5	13,3	–	1 009	58
Éthiopie	86	11	18	7,2	3,1	3,1	2 735	1 862
Ex-République yougoslave de Macédoine	41	50	62	13,5	9,1	14,8	–	–
Kazakhstan	78	94	113	34,9	42,0	80,2	–	–
Kirghizistan	109	49	66	21,6	11,8	14,0	–	–
Lesotho	56	34	33	8,1	2,5	3,0	–	–
Malawi	130	59	60	–	–	–	1 379	898
Mali	74	24	30	6,5	2,6	–	792	1 308
Mongolie	103	36	56	33,9	2,7	4,8	–	651
Népal	50	29	29	10,1	8,3	10,4	–	–
Niger	78	17	19	8,6	2,5	4,5	947	283
Ouganda	79	16	16	9,8	2,1	2,0	1 509	2 245
Ouzbékistan	49	14	12	–	–	–	–	–
Paraguay	58	25	30	12,3	5,0	6,1	–	–
République centrafricaine	92	49	20	–	–	–	675	435
République démocratique populaire lao	114	94	96	21,8	–	–	–	–
République de Moldova	88	52	60	11,4	14,8	14,9	–	–

Rwanda	88	15	15	15,1	3,6	4,7	956	234
Swaziland	21	13	15	1,3	–	2,1	–	–
Tadjikistan	79	46	51	8,3	7,1	38,4	–	–
Tchad	67	26	29	6,0	3,2	2,8	241	–
Turkménistan	30	4	3	–	–	–	–	–
Zambie	161	22	27	43,5	3,1	3,8	3 697	1 962
Zimbabwe	62	–	–	–	–	–	–	–
Pays en développement sans littoral	66	43	48	22,8	21,9	37,1	11 709	12 673

Source : Banque mondiale (Washington), Indicateurs du développement dans le monde 2011.

Tableau 4
Commerce international de marchandises – exportations et importations, et fret international

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Exportations</i>			<i>Importations</i>			<i>Balance des paiements du fret*</i>	<i>Matériel de transport</i>		
							<i>(pourcentage des échanges)</i>	<i>Pourcentage des importations</i>		
	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2009</i>	<i>2003</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Afghanistan	–	540	403	–	3 020	3 336	–	–	16	16
Arménie	670	1 055	684	1 237	4 101	3 175	9,5	4	7	4
Azerbaïdjan	2 592	47 756	14 689	2 626	7 162	6 119	3,2	13	17	13
Bhoutan	–	521	496	–	543	529	–	–	9	10
Bolivie (État plurinational de)	1 651	6 899	5 297	1 684	5 006	4 409	2,7	10	14	13
Botswana	3 802	4 951	3 456	3 964	5 211	4 728	5,5	13	11	13
Burkina Faso	314	–	796	786	–	1 870	9,7	11	–	8
Burundi	66	142	113	145	315	345	18,5	15	12	11
Éthiopie	513	1 602	1 618	2 686	8 680	7 974	9,5	10	6	7
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	–	2 692	2306	6852	5 043	4,9	5	7	7
Kazakhstan	12 916	71 172	43 196	8 402	37 815	28 409	4,4	15	12	10
Kirghizistan	582	1 618	1 178	717	4 072	2 974	3,6	7	15	9
Lesotho	479	–	–	1 115	–	–	2,7	5	–	–
Malawi	502	879	1 188	785	2 204	2 022	..	12	16	10
Mali	1 007	1 918	–	1 271	3 339	–	11,9	11	7	–
Mongolie	616	–	–	801	–	–	5,3	11	–	–
Népal	653	–	886	1 802	–	3 754	–	6	–	8
Niger	259	503	–	566	1 247	–	16,5	7	6	..
Ouganda	532	1 724	1 568	1 375	4 526	4 247	11,6	9	8	9
Ouzbékistan	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Paraguay	1 306	4 463	3 167	1 921	9 033	6 940	2,4	6	11	9
République centrafricaine	66	114	81	100	185	212	–	9	9	7
République de Moldova	790	1 591	1 288	1 402	4 899	3 278	7,1	5	8	5
Rwanda	51	250	261	262	1 036	1 112	21,4	12	7	6
Swaziland	1 655	–	–	1 457	–	–	0,6	8	–	–
Tadjikistan	–	–	–	–	–	–	3,8	–	–	–
Tchad	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–

Zambie	980	5 099	4 312	1 574	5 060	3 793	5,5	8	10	8
Zimbabwe	–	1 694	2 269	–	2 832	3 527	–	–	16	15
Pays en développement sans littoral	33 368	154 492	89 635	38 984	117 139	97 796	5,2	10	11	10
Pays en développement de transit	933 854	2 647 218	2 173 467	883 065	2 495 852	2 057 021	3,6	6	6	6

Source : Le fret dans la balance des paiements inclut tous les coûts à l'importation et à l'exportation versés aux entreprises à l'étranger ou reçus par des entreprises nationales depuis l'étranger divisés par la valeur totale des importations et exportations, multipliée par 100. Hors versements entre entreprises nationales au titre du fret. <http://comtrade.un.org>; www.infstatistics.org/bop.

Tableau 5
Indicateurs de transport

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Réseau routier</i>		<i>Réseau ferroviaire</i>	<i>Voies navigables</i>	<i>Oléoducs</i>	<i>Nombre de départs d'avion (en milliers)</i>	
	<i>Kilomètres</i>	<i>Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)</i>	<i>Kilomètres</i>	<i>Kilomètres</i>	<i>Kilomètres</i>	<i>Kilomètres</i>	
		<i>2000/08</i>					
Afghanistan	42 150	29	–	1 200	466	3,4	–
Arménie	7 515	90	845	–	2 233	4	7,6
Azerbaïdjan	59 141	49	2 099	–	4 785	4,4	10,3
Bhoutan	8 050	62	–	–	–	1,1	2,7
Bolivie (État plurinational de)	62 479	7	2 866	10 000	8 994	21,6	19
Botswana	25 798	33	888	–	–	6,7	6,1
Burkina Faso	92 495	4	622	–	–	3,4	1,4
Burundi	12 322	10	–	Lac Tanganyika	–	–	–
Éthiopie	42 429	13	–	–	–	26,6	44,2
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 840	–	699	–	388	8,0	1,4
Kazakhstan	93 123	90	14 205	4 000	24 740	8,0	18,8
Kirghizistan	34 000	91	417	600	270	6,1	5,5
Lesotho	5 940	18	–	–	–	–	–
Malawi	15 451	45	797	700	–	4,8	4,4
Mali	18 709	18	734	1 800	–	1,5	–
Mongolie	49 250	4	1 810	580 (saisonniers)	–	6,2	4,8
Népal	17 280	57	59	–	–	12,1	6,8
Niger	18 951	21	–	300 (saisonniers)	–	1,5	–
Ouganda	70 746	23	261	lacs	–	0,3	0,4
Ouzbékistan	81 600	87	4 230	1 100	10 574	30,1	23,2
Paraguay	29 500	51	36 ^a	3 100	–	7,6	9,8

République centrafricaine	24 307	–	–	2 800	–	1,5	–
République démocratique populaire lao	29 811	13	–	4 600	540	6,4	9,8
République de Moldova	12 755	86	1 156	424	1 906	3,7	5
Rwanda	14 008	19	–	Lac Kivu (peu profondes)	–	–	–
Swaziland	3 594	30	300	–	–	2,6	–
Tadjikistan	27 767	–	616	200	587	4,0	9,8
Tchad	40 000	1	–	(saisonniers)	250	1,5	–
Turkménistan	24 000	81	3 181	1 300	7 864	21,9	15,3
Zambie	66 781	22	1 273	2 250	771	6,1	–
Zimbabwe	97 267	19	2 583	Lac Kariba	270	13,6	5,9
Pays en développement sans littoral	1 141 059	36	34 192		63 002	221,6	212,2

Source : Banque mondiale, *Indicateurs de développement dans le monde 2011*; et United States Central Intelligence Agency, *The World Factbook*.

Tableau 6
Indicateurs des télécommunications

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants</i>				<i>Utilisateurs</i>
	<i>Lignes téléphoniques principales</i>		<i>Téléphonie mobile</i>		<i>d'Internet par</i>
	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>2000</i>	<i>2009</i>	<i>100 habitants</i>
Afghanistan	0,1	0,5	0,0	42,6	3,6
Arménie	17,3	20,4	0,6	85,0	6,8
Azerbaïdjan	9,9	15,9	5,2	87,8	27,4
Bhoutan	2,5	3,8	0,0	48,6	7,2
Bolivie (État plurinational de)	6,1	8,2	7,0	72,5	11,2
Botswana	7,9	7,0	12,9	96,1	6,2
Burkina Faso	0,5	1,0	0,2	24,3	1,1
Burundi	0,3	0,4	0,3	10,1	1,9
Éthiopie	0,4	1,1	0,0	4,9	0,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,2	21,4	5,8	95,1	51,8
Kazakhstan	12,3	24,7	1,3	109,1	18,2
Kirghizistan	7,6	9,1	0,2	81,8	40,0
Lesotho	1,2	1,9	1,1	32,0	3,7
Malawi	0,4	1,1	0,4	15,7	4,7
Mali	0,4	0,7	0,1	34,2	1,9
Mongolie	4,9	7,1	6,5	84,2	3,6
Népal	1,1	2,8	0,0	19,1	2,0
Niger	0,2	0,4	0,0	17,0	0,8
Ouganda	0,3	0,7	0,5	28,7	9,8
Ouzbékistan	6,7	6,8	0,2	59,7	17,1
Paraguay	5,3	6,1	15,3	88,5	17,4
République centrafricaine	0,3	0,3	0,1	13,6	0,5
République de Moldova	14,2	31,6	3,4	77,3	37,0
République démocratique populaire lao	0,8	1,6	0,2	51,2	6,0
Rwanda	0,2	0,3	0,5	24,3	4,5
Swaziland	3,0	3,7	3,1	55,4	7,6

Tadjikistan	3,5	4,2	0,0	70,5	10,1
Tchad	0,1	0,5	0,1	20,4	1,5
Turkménistan	8,1	9,4	0,2	29,4	1,6
Zambie	0,8	0,7	0,9	34,1	6,3
Zimbabwe	2,0	3,1	2,1	23,9	11,4
Pays en développement sans littoral	2,8	3,9	1,1	34,7	7,1
Pays en développement	8,0	12,2	5,5	58,3	18,1

Source : Union internationale des télécommunications, voir www.itu.int/ITU-D/ict/.

Tableau 7
Investissements étrangers directs (IED), flux nets

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Investissements étrangers directs (En millions de dollars É.-U.)</i>		
	2000	2008	2009
Afghanistan	0	300	185
Arménie	104	1 132	838
Azerbaïdjan	130	14	473
Bhoutan	0	30	36
Bolivie (État plurinational de)	736	513	423
Botswana	57	521	234
Burkina Faso	23	137	171
Burundi	12	14	10
Éthiopie	135	109	94
Ex-République yougoslave de Macédoine	215	587	248
Kazakhstan	1 284	15 775	12 649
Kirghizistan	(2)	265	60
Lesotho	32	56	48
Malawi	40	170	60
Mali	82	180	109
Mongolie	54	683	437
Népal	(0)	1	39
Niger	8	566	739
Ouganda	181	787	799
Ouzbékistan	75	711	750
Paraguay	100	109	184
République centrafricaine	1	117	42
République démocratique populaire lao	34	228	157
République de Moldova	128	708	86
Rwanda	8	103	119
Swaziland	106	106	66
Tadjikistan	24	376	8
Tchad	115	234	462

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Investissements étrangers directs</i> <i>(En millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2000</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>
Turkménistan	131	820	1 355
Zambie	122	939	959
Zimbabwe	23	52	60
Pays en développement sans littoral	3 956	26 340	21 900

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, voir unctadstat.unctad.org.

Tableau 8
Indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pauvreté extrême : proportion d'habitants vivant en dessous du seuil de pauvreté de 1,25 dollars par personne et par jour (pourcentage)</i>	<i>Prévalence de la sous-alimentation (pourcentage de la population totale)</i>	<i>Taux net de scolarisation dans le primaire</i>	<i>Indice de parité des sexes</i>	<i>Taux de mortalité maternelle (pour 100 000 naissances vivantes)</i>	<i>Couverture forestière (pourcentage de la surface terrienne)</i>	
	2003/2008	2005/07	2009a	2009	2008	2000	2010
Afghanistan	–	–	–	0,67	1 400	2	2
Arménie	1,3	22	93	1,03	29	11	9
Azerbaïdjan	0	11	86	0,99	38	11	11
Bhoutan	26,2	–	88	1,01	200	67	69
Bolivie (État plurinational de)	14	27	95	0,99	180	55	53
Botswana	–	25	87	0,97	190	22	20
Burkina Faso	56,5	9	64	0,89	560	30	21
Burundi	81,3	62	99	0,97	970	8	7
Éthiopie	39	41	84	0,91	470	13	11
Ex-République yougoslave de Macédoine	0,3	–	93	1,01	9	36	39
Kazakhstan	0,2	8	100	1,00	45	1	1
Kirghizistan	1,9	10	91	1,00	81	5	5
Lesotho	43,4	14	73	1,00	530	0,2	1
Malawi	73,9	28	91	1,03	510	38	34
Mali	51,4	12	80	0,84	830	11	10
Mongolie	22,4	26	100	0,99	65	7	7
Népal	55,1	16	–	–	380	27	25
Niger	65,9	20	59	0,80	820	1	1
Ouganda	28,7	21	92	1,01	430	21	15
Ouzbékistan	46,3	11	90	0,98	30	8	8
Paraguay	5,1	11	86	0,97	95	49	44
République centrafricaine	62,8	40	69	0,71	850	37	36
République de Moldova	1,9	–	90	0,98	32	10	12
République démocratique	33,9	23	82	0,91	580	72	68

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pauvreté extrême : proportion d'habitants vivant en dessous du seuil de pauvreté de 1,25 dollars par personne et par jour (pourcentage)</i>	<i>Prévalence de la sous-alimentation (pourcentage de la population totale)</i>	<i>Taux net de scolarisation dans le primaire</i>	<i>Indice de parité des sexes</i>	<i>Taux de mortalité maternelle (pour 100 000 naissances vivantes)</i>	<i>Couverture forestière (pourcentage de la surface terrienne)</i>	
	2003/2008	2005/07	2009a	2009	2008	2000	2010
populaire lao							
Rwanda	76,8	34	96	1,01	540	14	18
Swaziland	–	18	83	0,93	420	30	33
Tadjikistan	21,5	30	98	–	64	3	3
Tchad	61,9	37	–	0,70	1 200	10	9
Turkménistan	–	6	–	–	77	9	9
Zambie	64,3	43	92	0,99	470	60	67
Zimbabwe	–	30	–	–	790	49	40
Pays en développement sans littoral			81	0,92	–	18	17

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs de développement dans le monde 2011*; FAO, *L'état de l'insécurité alimentaire dans le monde*; UNESCO, *Rapport sur les objectifs du Millénaire pour le développement 2010*, voir <http://stats.uis.unesco.org/unesco/ReportFolders/ReportFolders.aspx>; et FAO, *Situation des forêts du monde 2011*.

^a Certaines données se rapportent à l'année 2007 ou 2008 dans le cas où on ne dispose pas des estimations pour l'année 2009.