



Conseil économique et social

Distr. : Générale
10 mars 2011

Français
Original : Anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Soixante-septième session

Bangkok, 19-25 mai 2011

Point 2 a) de l'ordre du jour provisoire

**Organe spécial pour les pays les moins avancés
et les pays en développement sans littoral : Réduction
des écarts de développement, y compris la mise
en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

Réduction des écarts de développement, y compris la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

Note du secrétariat

Résumé

Malgré des progrès notables dans plusieurs domaines, les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique sont toujours confrontés à des difficultés et des écarts de développement considérables. L'harmonisation des régimes juridiques, l'adoption d'une approche intégrée de la facilitation du commerce et des transports et l'élimination des entraves physiques et non physiques du transport restent les principales tâches à accomplir dans l'application du Programme d'action d'Almaty. La persistance des bas revenus par habitant dans les pays en développement sans littoral crée une situation où les grands investissements dans les transports ne réussissent pas à être économiquement viables à cause de la faible demande de services de transport. Pareillement, l'insuffisance des équipements d'infrastructure bride l'activité économique et tire vers le bas la performance de développement. De plus, les pays sans littoral se heurtent à des difficultés majeures dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement et la promotion du développement durable et inclusif. Ils restent aussi vulnérables aux chocs externes et internes comme la crise économique récente et les crises naissantes des produits alimentaires et des combustibles. Bien que les pays en développement sans littoral soient parvenus à se redresser rapidement à la suite de la récente récession économique, leur redressement reste fragile et inégal, toujours menacé par de nombreux risques de retournement. Il faut que ce redressement se transforme en une reprise soutenue conduisant à une forte croissance économique et à la création des capacités nécessaires pour remédier aux multiples déséquilibres structurels et aux larges écarts socioéconomiques et de développement qui persistent dans ces pays. Une telle croissance doit s'appuyer sur des mesures de renforcement de la protection sociale et sur une augmentation des investissements dans l'infrastructure, l'agriculture et le développement rural, outre l'ouverture à tous de l'accès aux services financiers.

La Commission voudra peut-être donner au secrétariat des orientations sur les questions en rapport avec l'application du Programme d'action d'Almaty et les écarts de développement présents dans les pays en développement sans littoral.

Table des matières

	Page
I. Introduction.....	2
II. Progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty	4
A. Priorité 1. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit	4
B. Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures	5
C. Priorité 3. Facilitation du commerce, notamment du commerce international	7
D. Priorité 4. Mesures d'appui internationales	8
E. Priorité 5. Application et évaluation	9
III. Autres écarts de développement à éliminer	9
A. Retombées de la crise économique mondiale	10
B. Conséquences des catastrophes et des changements climatiques	13
C. Écarts dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement	14
IV. Problèmes et options de politique générale : un regard d'avenir	16
A. Promouvoir une croissance plus inclusive et s'adapter aux déséquilibres mondiaux.....	17
B. Réduire les déséquilibres sociaux et combler les écarts d'infrastructure ...	18
C. Remédier aux déséquilibres écologiques et intensifier la croissance verte	18
D. Promouvoir la sécurité alimentaire et renforcer la protection sociale.....	19
E. Assurer l'accès de tous aux services financiers	20
F. Élargir la coopération régionale.....	20

Tableaux

1. Les 30 premiers ports à conteneurs dans le monde, 2009.....	5
2. Coûts et délais des échanges commerciaux des pays en développement sans littoral de la région	8
3. Progrès des pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement	15
4. Progrès et des pays en développement sans littoral dans l'élimination de l'extrême pauvreté et de la faim	16

I. Introduction

1. L'ONU considère comme hautement prioritaires les 12 pays en développement sans littoral de l'Asie et du Pacifique.¹ La communauté internationale a mobilisé un appui à leur intention à travers l'application du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre

¹ Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Népal, Ouzbékistan, République démocratique populaire lao, Tadjikistan et Turkménistan.

mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit.² Le Programme d'action vise à répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts des deux catégories de pays. Le Programme d'action a donc pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer par tous les modes de transport ; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives ; c) de diminuer les coûts de livraison des importations ; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux ; e) de mettre en place un réseau national adéquat ; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route ; g) de favoriser l'essor des exportations ; h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

2. Malgré des progrès notables dans plusieurs domaines, les pays en développement sans littoral sont toujours confrontés à des difficultés et des écarts de développement considérables. L'harmonisation des régimes juridiques, l'adoption d'une approche intégrée de la facilitation du commerce et des transports et l'élimination des entraves physiques et non physiques du transport, la création des liens manquants, la promotion du transport intermodal, le développement de couloirs de transport et de services logistiques intégrés et la mobilisation des ressources internes et externes sont quelques-unes des tâches qui s'imposent encore aux pays en développement sans littoral.

3. Plusieurs autres difficultés pèsent sur les efforts de développement de ces pays, notamment pour atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement. Le climat a changé depuis l'examen à mi-parcours du Programme d'action entrepris en 2008.³ La crise des produits alimentaires, la crise des combustibles et la crise économique et financière ont mis clairement en évidence la sensibilité des pays en développement sans littoral aux chocs externes. La crise financière a atteint ces pays par différents mécanismes dont le commerce des biens et services, l'investissement étranger direct, les envois de fonds des travailleurs à l'étranger, l'aide publique au développement et les marchés financiers. En conséquence, l'emploi, les entrées de capitaux et les recettes publiques se sont contractés, limitant les moyens d'action politique nécessaires pour obvier aux effets négatifs produits sur le développement. La hausse des prix des produits alimentaires et de l'énergie réapparaît comme une préoccupation sérieuse dans une grande partie de la région de l'Asie et du Pacifique où les prix des produits alimentaires ont augmenté dans des proportions de 10 % à 35 % depuis 2009. Les pays en développement sans littoral comptent parmi les plus exposés à de pareilles hausses des prix.

4. L'économie mondiale traverse une période de mutations décisives de sa structure et de ses dispositifs de contrôle qui imposent d'employer des méthodes et des modalités nouvelles pour créer des partenariats de développement entre les pays en développement sans littoral et les partenaires du développement. En conséquence, la CESAP, en coopération avec le Gouvernement mongol, dans

² *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), Annexe I.*

³ Voir la résolution 63/228 adoptée par l'Assemblée générale le 19 décembre 2008.

le cadre du processus de consultation entre les parties prenantes, a pris des dispositions pour convoquer le Dialogue de politique générale de haut niveau pour l'Asie et le Pacifique sur l'application du Programme d'action d'Almaty et l'élimination des autres écarts de développement par les pays en développement sans littoral, devant se tenir à Oulan-Bator en avril 2011.

5. Le présent document comporte quatre sections. La section II évalue les progrès faits dans deux grands domaines d'application du Programme d'action : a) promouvoir la connectivité et créer une infrastructure de transport de transit de base dans les pays en développement sans littoral ; b) élargir l'accès aux marchés et multiplier les débouchés commerciaux des pays en développement sans littoral. La section III porte sur les autres grands écarts de développement existant dans les pays en développement sans littoral outre les problèmes de commerce et de transit, particulièrement les difficultés résultant de la récente crise financière mondiale et les écarts de développement dans le contexte de l'environnement régional et mondial en évolution rapide. La section IV contient des recommandations de politique générale pour le moyen et le long terme qui répondent à une vision d'avenir et cherchent à renforcer l'action régionale dans la poursuite de l'application du Programme d'action et à positionner favorablement les pays en développement sans littoral dans le règlement de leurs problèmes de développement et la réduction des écarts de développement, spécialement par rapport aux Objectifs du Millénaire pour le développement.

II. Progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty

6. Le degré d'avancement dans l'application du Programme d'action par les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique a été évalué à la réunion d'examen à mi-parcours tenue en 2008. L'action entreprise aux niveaux national, sous-régional et régional a été constatée et les participants sont convenus des difficultés que les pays en développement sans littoral continuaient à rencontrer pour s'intégrer à l'économie mondiale et de la nécessité d'accélérer et de renforcer le processus d'application du Programme d'action. Plusieurs domaines prioritaires ont été mis en évidence.

A. Priorité 1 Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

7. Depuis l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action, les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique ont progressé dans les domaines de l'accession aux conventions internationales, des accords sous-régionaux, de la coordination nationale et de l'utilisation des outils et de la technologie permettant de suivre et d'améliorer la facilitation du transport et le franchissement des frontières. Les conventions internationales procurent des cadres pour harmoniser et simplifier les formalités et les procédures. La Commission a recommandé sept de ces conventions dans sa résolution 48/11 en date du 23 avril 1992 sur les modes de transport routier et ferroviaire sous l'angle des mesures de facilitation. Le Kirghizistan et l'Ouzbékistan ont accédé à la totalité de ces instruments ; le Bhoutan et le Népal n'ont accédé à aucun. Les accords sous-régionaux concernant la facilitation du transport jouent un rôle central dans la connectivité sous-régionale. Des progrès ont été constatés dans l'établissement d'accords sous-régionaux. Les États membres de l'Organisation de coopération de Shanghai, dont le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le

Tadjikistan, ont accéléré les négociations sur les annexes à l'Accord entre les gouvernements des États membres de l'Organisation de coopération et de Shanghai sur la facilitation du transport routier international.⁴ Cet accord éliminera effectivement les obstacles non matériels au commerce, facilitera la circulation efficace des véhicules et des marchandises, utilisera le potentiel existant de transport de transit et développera davantage l'infrastructure de transport. En juin 2009, les ministres des transports de la République démocratique populaire lao, de la Thaïlande et du Viet Nam ont inauguré officiellement les opérations trilatérales de franchissement des frontières pour les transports terrestres le long du couloir économique Est-Ouest à Mukdahan en Thaïlande, Savannakhet en République démocratique populaire lao et Lao Bao au Viet Nam. L'accord sous-régional conclu à cette fin a créé des possibilités nouvelles de transport et de commerce internationaux pour la République démocratique populaire lao.

B. Priorité 2 Développement et d'entretien des infrastructures

8. L'intégration des réseaux régionaux de transport en Asie nécessite le plein développement de toutes les liaisons de transport, qu'il s'agisse du chemin de fer, des routes ou des voies fluviales, et des installations de jonction, dont les ports maritimes, les ports secs et les interfaces intermodales. Parmi les équipements de transport, les ports maritimes se sont développés rapidement et un bon nombre de grands ports maritimes sont apparus dans la région. Sur les 30 premiers ports à conteneurs dans le monde, 19 se trouvent en Asie (voir le tableau 1).

Tableau 1. Les 30 premiers ports à conteneurs dans le monde, 2009
(Millions d'unités d'équivalents-20-pieds)

Rang	Port	Volume	Rang	Port	Volume
1	Singapour	25.87	16	Los Angeles	6.75
2	Shanghai	25.00	17	Port Tanjung Pelepas	6.00
3	Hong Kong, Chine	20.98	18	Long Beach	5.07
4	Shenzhen	18.25	19	Xiamen	4.68
5	Busan	11.95	20	Laem Chabang	4.64
6	Guangzhou	11.19	21	Dalian	4.55
7	Dubai	11.12	22	Brême/Bremerhaven	4.54
8	Ningbo - Zhoushan	10.50	23	New York/New Jersey	4.51
9	Qingdao	10.26	24	Jawaharlal Nehru Port	3.86
10	Rotterdam	9.74	25	TanJung Priok	3.80
11	Tianjin	8.70	26	Tokyo	3.74
12	Kaohsiung	8.58	27	Valencia	3.65
13	Anvers	7.31	28	Ho Chi Minh	3.56
14	Port Klang	7.30	29	Salalah	3.49
15	Hambourg	7.01	30	Port Said	3.47

Source : *Containerisation International*, mars 2010.

⁴ Les négociations sur l'accord principal ont été conclues à Issyk-Kul (Kirghizistan) en juin 2008.

9. À la suite de l'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie⁵ et de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique,⁶ les réseaux d'infrastructures de transport ont été mis en place. Ils faisaient partie du projet sur le développement des infrastructures de transport terrestre en Asie. Les réseaux comprennent 142 000 km de routes et 114 200 km de voies ferrées.

10. Ces deux réseaux, leurs voies routières et lignes ferroviaires de desserte et les ports de la région ont contribué substantiellement au développement des économies de la région et renforcé leur compétitivité en permettant l'accès aux marchés existants, en ouvrant des marchés nouveaux et en facilitant l'intégration économique. En même temps, à travers ces deux projets, les pays membres continuent de recevoir une assistance pour identifier les initiatives et projets futurs nécessaires afin d'améliorer la connectivité des transports asiatiques, de soutenir le commerce intra-asiatique, de soutenir la croissance économique et d'améliorer le bien-être des habitants de la région. Les progrès remarquables accomplis pour moderniser la Route d'Asie dans les pays en développement sans littoral de la région comprennent : a) la reconstruction des tronçons Bakou-Alat-Kazak-Red Bridge (AH5) et Bakou-Guba-Samur et Alat-Astara (AH8) tous deux en Azerbaïdjan ; b) la construction des tronçons AH3, AH4 et AH32 et des travaux de modernisation prévus sur le tronçon AH3 pour le mettre aux normes de la classe I en Mongolie ; c) des progrès dans la construction de deux ponts reliant Chiang Kong et Houayxay sur le tronçon AH3 et Thakhek et Nakhon Phanon sur le tronçon AH15, entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande ; d) la reconstruction prévue du tronçon Yerevan-Ashtarak (AK 82) en Arménie ; e) la reconstruction du tronçon AH 82, de la République islamique d'Iran à la frontière avec l'Arménie et la Géorgie.

11. Des progrès substantiels ont été faits dans la planification et la construction des liens manquants du réseau du Chemin de fer transasiatique dans les pays en développement sans littoral de la région. Le Gouvernement mongol a approuvé l'extension de son réseau ferroviaire par la construction de 1 040 km de lignes nouvelles, spécialement pour favoriser l'exploitation des ressources minières du sud du pays et leur exportation. En République démocratique populaire lao et en Thaïlande, l'extension du réseau ferroviaire au-delà de la frontière jusqu'à Thanaleng, en République démocratique populaire lao, est la première étape d'un projet consistant à établir une ligne ferroviaire jusqu'à Vientiane. En République démocratique populaire lao, après l'inauguration d'une courte liaison transfrontalière avec la Thaïlande en mars 2009, les études de faisabilité portant sur un segment de 420 km entre Vientiane et Boten (Province de Luangnamtha), à la frontière chinoise, devaient être achevées en décembre 2010. En Ouzbékistan, une ligne a été inaugurée entre Tashguzar et Boysum. D'autres projets sont également en cours dans la région. Les travaux progressent notamment pour relier Astara (Azerbaïdjan) et Qazvin (République islamique d'Iran), dernier tronçon manquant d'un couloir de transport terrestre qui ira de Saint-Pétersbourg à Bandar Abbas, avec un embranchement à Bafq, en direction de l'Inde et du Bangladesh (Dhaka).

⁵ Nations Unies, *Recueil des traités*, Vol. 2323, Numéro 41607. L'Accord qui est entré en vigueur le 4 juillet 2005 compte aujourd'hui 28 parties dont des pays en développement sans littoral.

⁶ Nations Unies, *Recueil des traités*, Numéro 46171. L'Accord qui est entré en vigueur le 11 juin 2009 a été signé par 22 États membres dont 15 y sont devenus parties.

12. Un mémorandum d'accord a été signé récemment entre les gouvernements chinois et lao pour construire la ligne reliant Vientiane à Boten (environ 570 km) à la frontière lao-chinoise, qui constituera une connexion majeure du projet de liaison ferroviaire Singapour-Kunming. L'achèvement de la liaison entre la ville géorgienne d'Alkhalkalaki et la ville turque de Kars ouvrira de nouveaux axes de transport aux pays sans littoral de la région du Caucase et l'accès à l'Europe méridionale lorsque le projet Marmaray sera terminé en Turquie. À la suite de l'officialisation des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique en tant que principaux piliers du système de transport et de logistique international intermodal intégré pour l'Asie et le Pacifique, les activités cherchent désormais à intégrer les deux réseaux par la création de ports secs. L'existence de tels ports favoriserait la création de couloirs intermodaux, offrirait de nouvelles possibilités de croissance dans les zones non côtières, notamment dans les 12 pays en développement sans littoral, tout en ouvrant de nouvelles possibilités de commerce international et en assurant une plus large répartition géographique des avantages de la croissance. Elle favoriserait aussi une approche plus inclusive du développement et encouragerait un transfert modal vers le rail et la navigation intérieure qui réduirait l'impact environnemental des transports.

C. **Priorité 3**

Facilitation du commerce, notamment du commerce international

13. En dépit d'un certain progrès dans l'intégration des pays en développement sans littoral au système commercial international, plusieurs de ces pays ne sont toujours pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). De même, la conclusion d'un certain nombre d'accords commerciaux préférentiels n'a pas abouti à la concrétisation satisfaisante des possibilités d'élargissement de l'accès aux marchés et de création de nouveaux courants commerciaux Sud-Sud pour les pays en développement sans littoral. Outre une réforme institutionnelle dans les pays, une action est nécessaire sur le plan multilatéral pour faciliter l'octroi de conditions favorables au développement en cas d'accession des pays en développement sans littoral à l'OMC, particulièrement pour les aider à supporter les inévitables coûts d'ajustement. Sur les 12 pays en développement sans littoral de la région, seuls l'Arménie, le Kirghizistan, la Mongolie et le Népal sont membres de l'OMC. À une exception près, tous les autres pays ont le statut d'observateur à l'OMC et ont engagé des négociations en vue de leur accession.

14. Bien que la plupart des pays en développement sans littoral aient réformé leur dispositif de facilitation du commerce en simplifiant les réglementations, les procédures et la documentation nécessaires, des efforts supplémentaires s'imposent dans les quatre domaines suivants : a) l'harmonisation des règlements, des procédures et des documents applicables aux importations, aux exportations et au transit avec les conventions et les normes internationales ; b) la création d'un cadre institutionnel efficace pour l'application des mesures de facilitation du commerce, ou le renforcement du cadre existant ; c) la modernisation des systèmes d'information douanière par l'adoption d'un mécanisme d'évaluation des risques et d'information avancée sur les marchandises ; d) le renforcement de la coopération entre les pays voisins par une harmonisation des réglementations du commerce et la création de postes-frontières conjoints autant que possible ou l'harmonisation des heures d'ouverture des postes-frontières adjacents comme le prévoit la Convention internationale de la CEE sur l'harmonisation des contrôles

des marchandises aux frontières.⁷ D'après les indicateurs du commerce international, les pays en développement les moins avancés de la région ont fait, en général, des progrès modérés dans leurs résultats commerciaux depuis l'examen à mi-parcours de l'application du Programme d'action (voir le tableau 2). Les indicateurs montrent que le coût et les délais des échanges commerciaux restent fort élevés pour la plupart d'entre eux, ce qui signifie que les problèmes traditionnels de facilitation du commerce, tels que la complexité des opérations de franchissement des frontières, des procédures douanières et des documentations exigées, ajoutée à des équipements d'infrastructure inadéquats, ne sont toujours pas réglés en pratique.

Tableau 2
Coûts et délais des échanges commerciaux des pays en développement sans littoral de la région
(Délais en nombre de jours ; coût en dollars des États-Unis)

Pays en développement sans littoral	Coûts et délais en 2009				Coûts et délais en 2010				Coûts et délais en 2011			
	T2E	C2E	T2I	C2I	T2E	C2E	T2I	C2I	T2E	C2E	T2I	C2I
Afghanistan	74	3 000	77	2 600	74	3 350	77	3 000	74	3 865	77	3 830
Arménie	30	1 746	24	1 981	17	1 731	20	2 096	13	1 665	18	2 045
Azerbaïdjan	48	3 075	56	3 420	46	2 980	50	3 480	43	2 980	46	3 480
Bhoutan	38	1 210	38	2 140	38	1 210	38	2 140	38	1 352	38	2 665
Kazakhstan	89	3 005	76	3 055	89	3 005	76	3 055	81	3 005	67	3 055
Kirghizistan	64	3 000	75	3 250	63	3 000	72	3 250	63	3 010	72	3 280
République démocratique populaire lao	50	1 860	50	2 040	50	1 860	50	2 040	48	1 860	50	2 040
Mongolie	49	2 131	49	2 274	46	2 131	47	2 274	46	2 131	47	2 274
Népal	41	1 764	35	1 900	41	1 764	35	1 825	41	1 960	35	2 095
Tadjikistan	82	3 150	83	4 550	82	3 150	83	4 550	82	3 350	83	4 550
Turkménistan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ouzbékistan	80	3 100	104	4 600	71	3 100	92	4 600	71	3 150	92	4 650

Source : Société financière internationale, *Doing Business 2009*, *Doing Business 2010 : Réformes en ces temps difficiles* ; *Doing Business 2011 : Agir pour les entrepreneurs*, disponibles à l'adresse www.doingbusiness.org/.

Abréviations: T2E : délais à l'exportation ; C2E : coûts à l'exportation ; T2I : délais à l'importation ; C2I : coûts à l'importation.

D. Priorité 4 Mesures d'appui internationales

15. Si la responsabilité primordiale d'appliquer le Programme d'action incombe aux pays en développement sans littoral, le Programme d'action n'en reconnaît pas moins le rôle des partenaires de développement comme sources d'assistance. Le mandat de la communauté internationale est d'œuvrer en commun dans des domaines précis liés au transit de base, à l'infrastructure et à la facilitation du transport, du commerce international et du commerce intérieur. Il est nécessaire de chercher davantage à mobiliser un surcroît d'APD et à obtenir les ressources financières et techniques indispensables pour entreprendre les activités prévues suivant les différentes priorités.

⁷ Voir ECE/TRANS/55/Rev.1.

16. Le montant d'APD reçu par 31 pays en développement sans littoral est passé de 12 milliards de dollars des États-Unis en 2003 à 18,6 milliards de dollars en 2007 mais la part recueillie par les pays en développement sans littoral d'Asie du Pacifique a diminué et très peu de pays donateurs ont atteint l'objectif d'une contribution à l'APD égale à 0,7 % de leur produit national brut. Pour beaucoup de pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique, l'APD reste la principale source de financement externe. Ainsi, en pourcentage de la formation brute de capital, l'aide a représenté entre 12 % et 14 % au Kirghizistan, au Népal, en République démocratique populaire lao et au Népal en 2007. De nombreux pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique reçoivent une assistance à travers la coopération Sud-Sud, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde étant les principaux donateurs, surtout au bénéfice de leurs voisins. La Chine et l'Inde aident à construire des routes, des ponts et des centrales hydroélectriques au Bhoutan, au Népal et en République démocratique populaire lao.

17. En coopération avec des partenaires comme la Banque asiatique de développement (BAsD), la CESAP aide les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique à appliquer le Programme d'action. Par exemple, le secrétariat s'occupe continuellement d'encourager les synergies entre les pays membres, les institutions internationales de financement et les autres parties prenantes, notamment le secteur privé, 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. 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 CEE, 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 qui participent à l'utilisation des moyens électroniques pour le commerce et la facilitation du commerce. Par des activités de formation, le partage des connaissances et l'encouragement à l'application des normes internationales, le réseau procure un appui aux initiatives nationales, sous-régionales et transcontinentales pour le commerce par un guichet unique et sans papier. Sans être exclusivement destinées aux pays en développement sans littoral, les activités du réseau procurent effectivement un vaste soutien à ces pays.

E. Priorité 5

Application et évaluation

18. L'application plus rapide du Programme d'action nécessite un surcroît d'efforts concertés de la part des pays en développement sans littoral, de leurs partenaires de développement, des organisations et des organes compétents du système des Nations Unies, des organismes internationaux de financement et de développement et des autres organisations régionales et sous-régionales pertinentes. L'évaluation finale du Programme d'action est prévue pour 2013.

III. Autres écarts de développement à éliminer

19. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique se sont redressés rapidement après la récente récession économique mondiale. Toutefois, le redressement reste fragile et inégal. Il comporte de nombreux risques de rechute. Le problème, pour les pays en développement sans littoral, est de transformer le redressement en une reprise soutenue conduisant à des taux de croissance économique élevés, accompagnés par la création des capacités

nécessaires pour remédier aux multiples déséquilibres structurels et aux larges écarts de développement socioéconomique qui persistent dans ces pays. Les pays en développement sans littoral ont aussi un manque considérable d'infrastructure et sont loin d'avancer au même rythme vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement. Ils pâtissent en outre de graves déséquilibres écologiques qui se manifestent par la détérioration de ressources naturelles essentielles comme les forêts et l'eau douce. Pour ces pays, la croissance inclusive et durable est non seulement désirable mais aussi nécessaire pour rétablir le dynamisme et avancer vers les objectifs de développement social.

A. Retombées de la crise économique mondiale

1. Effet sur la croissance du produit intérieur brut

20. La nature et l'étendue des retombées de la crise économique mondiale pour les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique ont dépendu de plusieurs facteurs dont leur situation de départ, la portée et la profondeur de leur intégration à l'économie mondiale et la rapidité et l'intensité des mesures contre-cycliques prises par les autorités. L'ensemble de la région Asie-Pacifique a commencé à sortir de la récession à partir du second semestre de 2009 et, selon les prévisions, le PIB des économies en développement de la région devait augmenter de 7,0 % en 2010 au lieu de 4,0 % en 2009.⁸

21. La Mongolie, bien qu'elle soit relativement moins intégrée avec les autres économies de la région, a subi une forte baisse de sa croissance économique qui a chuté d'un taux robuste de 8,9 % en 2008 à seulement 0,5 % en 2009. La réduction des prix des produits de base correspondant à certaines des principales exportations du pays a contribué au freinage brutal de la croissance. Il s'est produit aussi un recul marqué du taux d'inflation, tombé de 28 % en 2008 à 7 % en 2009. Dans le cas des exportations, la Mongolie a souffert à la fois d'une contraction du volume et d'un effondrement des prix. L'Arménie a été l'économie la plus touchée, son taux de croissance ayant diminué de 14,4 % en 2009. Une brutale contraction des envois de fonds des travailleurs arméniens à l'étranger a créé de grandes difficultés car ces flux financiers représentent près de 9 % du PIB national. De ce fait, le boom de la construction, alimenté par les envois de fonds, s'est arrêté brusquement et le secteur du bâtiment a perdu plus de 50 % de son activité durant les trois premiers trimestres de 2009. Le Kazakhstan est exportateur net de combustible et son économie est largement tributaire des recettes du pétrole. Les retombées de la crise ont sérieusement atteint le pays et la baisse des prix des produits pétroliers et autres produits de base fait entrevoir une croissance du PIB de seulement 1 % en 2009. À partir du milieu de l'année 2009, la production industrielle du Kazakhstan a augmenté sous l'effet du programme de stimulation appliqué par les autorités.

22. Par contraste, l'Azerbaïdjan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan ont maintenu une croissance relativement rapide, leur économie étant moins ouverte et la croissance économique étant donc déterminée davantage par la demande intérieure. En outre, ces pays disposaient de la marge de manœuvre budgétaire nécessaire pour appliquer des mesures contre-cycliques. L'Ouzbékistan a été l'une des économies à la croissance la plus rapide, avantagé par les hausses du

⁸ CESAP, *Economic and Social Survey of Asia and the Pacific 2010: Sustaining Recovery and Dynamism for Inclusive Development* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.10.II.F.2).

prix de l'or et une bonne récolte céréalière. La croissance industrielle a augmenté de 9 % en 2009 et les investissements bruts de capital fixe d'environ 30 %. En Azerbaïdjan, l'expansion du secteur industriel a contribué également à la croissance économique. L'inflation, forte en 2008, s'est ralentie en 2009 dans l'ensemble de ces pays alors que la demande intérieure fléchissait et que les prix des produits de base diminuaient, spécialement ceux de l'énergie et des produits alimentaires. D'après les prévisions, l'inflation restera forte au Turkménistan, voisine des 10 %. Au contraire, au Kirghizistan, l'inflation est passée de 24,5 % en 2008 à 6,8 % en 2009. Au Turkménistan, en raison du sous-développement relatif du marché des capitaux et du marché monétaire et du manque d'outils de rechange dans la politique monétaire, les autorités ont tenté de maîtriser l'inflation en restreignant la quantité de monnaie en circulation. En Arménie et en Azerbaïdjan, l'inflation s'est maintenue à des niveaux modestes.

23. La crise économique a provoqué une forte contraction des excédents des opérations courantes et du commerce extérieur dans la plupart des pays ici examinés. Les retombées ont été moindres dans les économies relativement fermées. Les envois de fonds des travailleurs à l'étranger ont joué un rôle majeur, représentant respectivement un tiers et un quart du PIB au Tadjikistan et au Kirghizistan en 2008. On estime que jusqu'à un tiers des migrants tadjiks sont rentrés au pays en 2009 et que les envois de fonds de l'étranger pourraient avoir diminué de 60 %. Une baisse de 30 % des entrées de fonds provenant des envois des travailleurs à l'étranger est attendue au Kirghizistan en 2009. Les autorités de ces pays ont réagi rapidement. Les investissements publics dans les grands projets d'infrastructure se sont accélérés. Cependant, la diminution substantielle des envois de fonds de l'étranger a créé de graves difficultés pour les ménages pauvres qui dépendent de ces envois pour échapper à la pauvreté. En grande partie, la croissance économique rapide dans ces pays avant la crise mondiale a été due au renforcement de l'intégration avec l'extérieur, principalement par le commerce et les investissements, particulièrement dans les ressources naturelles, outre les envois de fonds des travailleurs émigrés. Durant la crise, ces pays ont généralement tenu leur engagement de maintenir l'ouverture des marchés commerciaux et financiers et des marchés des investissements et du travail. De plus, les réformes tendant à améliorer le climat des affaires et à encourager les entrées d'investissement étranger direct se sont poursuivies. Tous ces pays s'attendaient donc à retrouver une croissance positive en 2010. Les économies dont la croissance a été la plus rapide en 2010 sont probablement celles de l'Azerbaïdjan et du Turkménistan (7 % dans les deux cas) et celle de l'Ouzbékistan (8 %). Le Kirghizistan et le Tadjikistan ont besoin de développer leurs ressources énergétiques et l'infrastructure et d'accroître l'autosuffisance énergétique pour soutenir la croissance économique et résoudre les problèmes de la pauvreté, de l'entretien de l'infrastructure et du renforcement des capacités.

24. L'Afghanistan, le Bhoutan et le Népal ont préservé une croissance économique positive mais leurs exportations ont néanmoins diminué substantiellement et les entrées de capitaux ont décliné. Dans ces pays, l'agriculture est le principal pourvoyeur d'emplois or le secteur agricole a bien résisté et amorti les pires effets de la crise. En Afghanistan, l'agriculture domine l'activité économique. Les amples fluctuations de la croissance du PIB illustrent la sensibilité intrinsèque de l'économie aux conditions climatiques. Au Bhoutan, la croissance du PIB a marqué une pointe à 17,9 % en 2007, année où s'est achevé le projet hydroélectrique de Tala. Elle a retrouvé ensuite un niveau plus normal de 6,7 % en 2009. Au Népal, la croissance du PIB a été de 5,3 % en 2008 ; elle s'est ralentie légèrement à 4,7 % en 2009, principalement à cause des

intempéries et de graves pénuries d'électricité qui ont freiné la production non agricole. L'apparition d'une forte inflation a posé un problème grave dans la plupart de ces pays en développement sans littoral. En Afghanistan, elle a atteint 26,8 % en 2008 mais les prévisions annonçaient son repli à 8,4 % en 2010. L'inflation au Bhoutan et au Népal est liée à l'inflation en Inde par le jeu des taux de changes fixes des monnaies de ces pays avec la monnaie indienne. Au Népal, elle s'est élevée à 13,2 % en 2009 et les prévisions pour 2010 la situaient autour de 7,5 %. Au Bhoutan, l'inflation a été de 4,1 % au quatrième trimestre de 2009 et s'élèverait à 9,0 % en 2010 d'après les prévisions. Durant la crise économique mondiale, tant les exportations que les importations se sont ralenties, ce qui a contribué à limiter les déficits de la balance commerciale et des opérations courantes dans les pays en développement sans littoral de la région. Au Népal, grâce à la croissance ininterrompue des envois de fonds des travailleurs à l'étranger, le compte des opérations courantes et la balance des paiements sont restés excédentaires malgré les larges déficits du commerce des biens. L'économie de la République démocratique populaire lao a eu une croissance de 7,9 % en 2008, soit l'un des taux les plus élevés de la région. On estime que le PIB a augmenté de 5,4 % en 2009 et que sa croissance a probablement été de 6,0 % en 2010. Cette croissance relativement rapide s'explique en partie par la hausse des prix des métaux, spécialement de l'or.

2. Effet sur les flux commerciaux

25. La crise économique mondiale a mis au jour la dépendance des pays en développement sans littoral à l'égard du commerce extérieur et, dans une certaine mesure, des flux financiers. En particulier, les pays en développement sans littoral qui dépendent des exportations ont subi un ralentissement marqué de la croissance du PIB. De fait, la crise mondiale a déclenché un débat sur le rôle des échanges commerciaux dans le développement et l'importance de la diversification des marchés, spécialement pour les pays en développement sans littoral. La dépendance des pays en développement sans littoral à l'égard des exportations varie sensiblement de l'un à l'autre. Ainsi, en Azerbaïdjan, au Kazakhstan et au Turkménistan, les exportations représentent une proportion relativement forte du PIB (plus de 50 %), tandis qu'en Afghanistan, en Arménie et au Népal, la proportion correspondante est faible (moins de 20 %). Le marché de destination des exportations est aussi un indicateur de la dépendance car il dénote l'exposition d'une économie à la source de perturbation des échanges.

3. Effets sur l'emploi et le revenu

26. La crise économique a provoqué des pertes d'emplois et de revenus, particulièrement dans les grands secteurs exportateurs des pays en développement sans littoral. Le taux de chômage s'est élevé brutalement dans un grand nombre de ces pays, causant des répercussions profondes en l'absence de mécanismes de protection sociale suffisants. La plupart des pays en développement sans littoral consacrent peu de dépenses publiques à la protection sociale, au risque de précipiter des millions de leurs citoyens dans la pauvreté. D'après les estimations, la crise mondiale récente aurait poussé 21 millions de personnes de plus en dessous du seuil de pauvreté de 1,25 dollars des États-Unis par jour entre 2009 et 2010 dans la région Asie-Pacifique.⁹ Bien que l'on ne

⁹ CESAP, Banque asiatique de développement, Programme des Nations unies pour le développement, *Atteindre les OMD dans un contexte d'incertitude mondiale, Rapport 2009/10 pour la région Asie-Pacifique* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.10.II.F.10) ; disponible en anglais à l'adresse www.mdgasiapacific.org/regional-report-2009-10.

dispose pas de chiffres séparés pour les pays en développement sans littoral, il est probable qu'un grand nombre de personnes dans ces pays basculeront dans la pauvreté à cause de la crise. Pour la plupart des travailleurs de ces pays, le passage à l'emploi vulnérable et informel est souvent le seul moyen de survivre car ils sont peu qualifiés et se situent au bas de l'échelle des revenus. Le chômage des jeunes est en outre un grand problème dans ces pays : non seulement il abaisse le revenu familial global mais il peut aussi aggraver les tensions sociales. Dès l'apparition de la crise, de nombreux pays en développement sans littoral ont réagi à la détérioration de la situation de l'emploi par toute une série de mesures. Néanmoins, la reprise sur le marché du travail risque d'être plus lente que la reprise économique et les salaires réels et la productivité du travail pourraient donc prendre du temps pour se redresser. Le dosage judicieux des mesures macroéconomiques, accompagné de réformes du marché et de l'affectation de ressources suffisantes, est donc une condition essentielle de la création de mécanismes de protection sociale efficaces.¹⁰

4. Migration et envois de fonds des travailleurs à l'étranger

27. Au fil des années, les envois de fonds des travailleurs à l'étranger sont devenus une source de financement extérieur du développement d'importance croissante, soutenant la balance des paiements et contribuant à l'augmentation des revenus dans les pays d'origine. Pour les ménages pauvres, les envois de fonds jouent un rôle vital : ils augmentent les revenus de la famille, aident à enrichir le capital humain en contribuant à la satisfaction des besoins d'instruction et de santé et encouragent le développement des entreprises par des activités d'investissement génératrices de revenus. Malgré leur diminution ou leur ralentissement dans plusieurs pays en développement sans littoral à la suite de la crise mondiale, ces envois de fonds restent la source la plus constante d'entrées de devises par comparaison avec les autres flux de capitaux à destination de ces pays. Cette situation s'explique principalement par la présence de populations migrantes relativement stables dans la plupart des pays d'accueil. Toutefois, les pays d'émigration ont besoin d'adopter des mesures appropriées pour parer les effets négatifs sur les travailleurs migrants. Ils pourraient adopter une stratégie agressive d'exportation de main-d'œuvre consistant à repérer les foyers de forte demande de main-d'œuvre et à négocier des accords bilatéraux de migration des travailleurs avec les pays où la demande est forte. Il est possible aussi de créer des fonds d'aide au revenu pour les travailleurs expatriés afin d'aider les migrants à trouver des emplois à leur retour dans le pays.

B. Conséquences des catastrophes et des changements climatiques

28. Les catastrophes qui se produisent dans les pays en développement sans littoral créent des problèmes de développement non résolus et doivent être envisagées dans la perspective de la réduction et de l'atténuation des risques plutôt que de la réaction aux événements. La réduction des risques de catastrophe dans les pays en développement sans littoral exige une action soutenue de grande envergure dans des domaines multiples. Comme il est à craindre que de nombreuses menaces s'aggravent en raison des changements climatiques, il est essentiel pour ces pays de s'attaquer aux problèmes sur un vaste front en intégrant les mesures de protection contre les catastrophes et les changements climatiques dans les politiques socioéconomiques de réduction de la pauvreté et des inégalités. Dans la mesure où les mesures d'adaptation aux changements

¹⁰ Au sujet de la protection sociale, voir E/ESCAP/67/20.

climatiques relèvent essentiellement d'un processus local, il faut que les pays établissent de manière organisée les liens nécessaires entre les stratégies et les moyens d'adaptation. Il faut en outre qu'ils adoptent sans attendre des plans d'action complets pour la gestion des risques de catastrophe. Compte tenu de la nature transnationale des effets des changements climatiques, la réaction à ces effets doit être régionale et sous-régionale et peut se développer dans plusieurs directions comme le partage des connaissances, de l'information et des bonnes pratiques, la mise au point de cadres et d'accords communs, la conclusion d'accords sur des règles juridiques, des institutions et des protocoles communs et la mise en commun des ressources.

C. Écarts dans la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement

29. Une étude récente¹¹ constate les améliorations remarquables des indicateurs des Objectifs du Millénaire pour le développement dans la région Asie-Pacifique, particulièrement pour la réduction de la pauvreté. La région dans son ensemble obtient des résultats robustes dans plusieurs autres domaines : la réduction des disparités entre les sexes dans les inscriptions dans l'enseignement primaire, l'enseignement secondaire et l'enseignement tertiaire ; la prévention d'une augmentation de la prévalence du VIH ; l'arrêt de la diffusion de la tuberculose ; la réduction de la consommation de substances qui appauvrissent la couche d'ozone ; la réduction de moitié de la proportion des personnes privées d'accès à l'eau salubre. Toutefois, les progrès d'ensemble dans la région Asie-Pacifique masquent des disparités considérables entre les groupements de pays et les sous-régions. Les résultats sont largement dissemblables d'un pays à l'autre et montrent, pour l'ensemble des pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique, que les progrès vers les Objectifs du Millénaire pour le développement sont inégaux (voir le tableau 3). De plus, même dans les pays qui ont bien progressé, des différences flagrantes existent souvent entre les campagnes et les villes, entre riches et pauvres, entre femmes et hommes et entre filles et garçons.

30. Pour 21 des indicateurs qui suivent les progrès vers la réalisation des Objectifs, les pays en développement sans littoral ont pris du retard dans certains domaines importants dont la réduction de la présence de la faim, la nécessité de veiller à ce que filles et garçons atteignent le dernier niveau d'éducation primaire, la réduction de la mortalité juvénile, l'amélioration de la santé maternelle et la fourniture de l'assainissement de base (voir le tableau 3). Parmi les pays en développement sans littoral, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bhoutan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie et l'Ouzbékistan ont soit déjà atteint la majorité des 18 cibles ou devraient l'atteindre pour l'échéance de 2015. De même, le Népal, la République populaire démocratique lao, le Tadjikistan et le Turkménistan atteindront probablement un bon nombre de ces mêmes cibles. À l'autre extrémité, les résultats obtenus par l'Afghanistan indiquent peu de réussite.

¹¹ CESAP, Banque asiatique de développement et Programme des Nations Unies pour le développement, *Paths to 2015: MDG Priorities in Asia and the Pacific: Asia-Pacific MDG Report 2010/11* (publication des Nations unies, numéro de vente E.10. II.F.20).

Tableau 3
Progrès des pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique vers la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le développement

Objectif	1	2	3	4	5	6	7														
Pays/Zone	Pauvreté 1,25 \$ par jour	Insuffisance pondérale des enfants	Inscriptions dans le primaire	Scolarisation jusqu'au dernier niveau	Achèvement du primaire	Filles-garçons primaire	Filles-garçons secondaire	Filles-garçons tertiaire	Mortalité, moins de cinq ans	Mortalité infantile	Accoucheuse qualifiée	Soins prénataux (au moins une visite)	Prévalence du VIH	Incidence de la tuberculose	Prévalence de la tuberculose	Couverture forestière	Zone protégée	Émissions d'oxyde de carbone	Consommation de substances qui appauvrissent la couche d'ozone	Eau salubre	Assainissement de base
Afghanistan	∴	■	∴	∴	∴	■	▲	∴	■	■	■	▲	∴	▲	●	▲	▲	●	▲	■	■
Arménie	●	▲	■	●	●	●	●	●	■	■	■	■	■	▲	●	■	■	●	●	■	■
Azerbaïdjan	●	■	●	●	●	●	●	▼	■	■	■	■	■	▼	●	●	■	●	●	■	■
Bhoutan	∴	∴	■	■	▼	●	●	■	■	■	■	■	■	■	●	●	■	●	●	■	■
Kazakhstan	●	●	●	●	●	●	●	●	■	■	■	●	■	▲	●	●	■	●	●	■	■
Kirghizistan	●	●	▲	●	▼	●	●	●	■	■	■	■	■	▲	●	■	■	●	●	■	■
RDP Lao	■	■	■	■	■	▼	■	▼	■	■	■	■	■	●	●	■	■	●	●	■	■
Mongolie	●	▼	●	■	▼	●	●	●	■	■	■	■	■	▼	●	■	■	●	●	■	■
Népal	■	■	■	■	■	▼	▼	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Tadjikistan	●	∴	●	●	●	●	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Turkménistan	●	■	∴	∴	∴	●	●	▲	■	■	■	■	∴	●	●	■	■	●	●	■	■
Ouzbékistan	▲	●	∴	●	▲	●	●	■	■	■	■	■	■	■	●	●	■	●	■	■	■
Asie-Pacifique	▼	■	■	▲	■	●	●	●	■	■	■	■	●	●	●	▲	●	●	●	■	■
Pays les moins avancés d'Asie et du Pacifique	■	■	■	■	■	●	●	▼	■	■	■	■	●	●	●	▲	●	●	■	■	■

● En avance ► À temps ■ Lent ◄ En recul/sans progrès

Source : CESAP, Banque asiatique de développement et Programme des Nations Unies pour le développement, *Paths to 2015: MDG Priorities in Asia and the Pacific: Asia-Pacific MDG Report 2010/11* (publication des Nations unies, numéro de vente E.10. I.F.20)

31. Parmi les 10 pays en développement sans littoral pour lesquels il existe des données, sept (Arménie, Azerbaïdjan, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Tadjikistan et Turkménistan) sont soit en avance soit à temps dans leur progression vers la cible fixée pour la réduction de la pauvreté (voir le tableau 4). En revanche, les progrès sont lents au Népal et en République populaire démocratique lao, tandis que pour l'Ouzbékistan, le problème est d'augmenter substantiellement le taux de réduction de la pauvreté pour atteindre la cible.

Tableau 4
Progrès et des pays en développement sans littoral dans l'élimination de l'extrême pauvreté et de la faim

Pays	Pauvreté à 1,5 \$ par jour (pourcentage)		Insuffisance pondérale des enfants (pourcentage en dessous de cinq ans)	
	Référence la plus ancienne	Chiffre le plus récent	Référence la plus ancienne	Chiffre le plus récent
Afghanistan
Arménie	17.5 (96)	3.7 (07)	3.9 (98)	4.0 (05)
Azerbaïdjan	15.6 (95)	2.0 (05)	10.1 (96)	9.5 (06)
Bhoutan	...	26.2 (03)	...	18.7 (99)
Kazakhstan	4.2 (93)	2.0 (07)	8.3 (95)	4.0 (06)
Kirghizistan	18.6 (93)	3.4 (07)	11.0 (97)	3.4 (06)
RDP Lao	55.7 (92)	44.0 (02)	44.0 (93)	37.1 (06)
Mongolie	18.8 (95)	2.2 (08)	12.3 (92)	6.3 (05)
Népal	68.4 (96)	55.1 (04)	48.7 (95)	45.0 (06)
Tadjikistan	44.5 (99)	21.5 (04)	17.4 (05)	17.6 (07)
Turkménistan	63.5 (93)	24.8 (98)	12.0 (00)	11.0 (05)
Ouzbékistan	32.1 (98)	46.3 (03)	18.8 (96)	5.1 (06)

Source : CESAP, Banque asiatique de développement et Programme des Nations Unies pour le développement, *Paths to 2015: MDG Priorities in Asia and the Pacific: Asia-Pacific MDG Report 2010/11* (publication des Nations unies, numéro de vente E.10. II.F.20)

Note : Les chiffres placés entre parenthèses indiquent l'année correspondant aux données.

IV. Problèmes et options de politique générale : un regard d'avenir

32. Pour les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique le problème primordial est de réduire la pauvreté et d'améliorer la qualité de vie de leurs habitants. Cette tâche nécessite des mesures de renforcement de la protection sociale et une attention centrée sur l'agriculture et le développement rurale et sur l'accès de tous aux services financiers. La persistance des bas revenus par habitant dans les pays en développement sans littoral crée une situation sans issue où les grands investissements dans les transports ne parviennent pas à être économiquement viables à cause de la faible demande de services de transport, d'une part, et de l'insuffisance des infrastructures qui restreignent l'activité économique, de l'autre, avec pour résultat que les investissements dans les secteurs sociaux ne créent guère de recettes.

33. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique ont traversé la crise économique mondiale sans trop de dommages grâce à des politiques prudentes adoptées en temps voulu et privilégiant les réactions de court terme aux chocs extérieurs. Pour soutenir l'élan de la croissance, il leur faut

trouver de nouvelles sources de demande, principalement en rééquilibrant leur économie en faveur d'une plus forte consommation intérieure et régionale. Plus précisément, ces pays doivent chercher à remédier à plusieurs grands déséquilibres caractéristiques de leur mode de croissance économique.

A. Promouvoir une croissance plus inclusive et s'adapter aux déséquilibres mondiaux

34. Il est improbable que la demande d'importations des pays développés joue encore le rôle qui a été le sien au cours des 10 dernières années. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique devront donc trouver de nouveaux moteurs de la croissance pour compenser la réduction prévue de la demande des marchés d'exportation traditionnels. Chaque pays en développement sans littoral devra répondre à ses propres besoins, éliminer ses propres contraintes et exploiter les possibilités de renforcer la croissance et d'atteindre les Objectifs du Millénaire pour le développement.

35. Pour renforcer leur résistance, les pays devront dépenser davantage pour les services sociaux de base, la protection sociale et l'infrastructure de base, tout en prenant des mesures de soutien des revenus de la population pauvre. Il est essentiel de promouvoir le commerce et les flux d'investissement intrarégionaux au bénéfice des pays en développement sans littoral. Des mesures sont nécessaires aussi pour promouvoir l'intégration des marchés, l'abaissement des obstacles tarifaires et non tarifaires, les investissements dans l'infrastructure physique, la création de réseaux de transport et de plates-formes d'information robustes et l'adoption de réglementations mieux adaptées.

36. Les pays doivent mettre en relief les avantages d'un couplage de l'aide et du commerce, particulièrement en développant l'infrastructure de commerce et de transport et en appliquant des mesures de facilitation du commerce. Il faudrait à cette fin que les pays en développement sans littoral aient une présence plus affirmée dans l'initiative Aide pour le commerce, ce qui entraînerait une intégration systématique du commerce dans leur stratégie nationale de développement. Une préoccupation centrale pour ces pays est d'introduire des changements délibérés dans leur modèle de croissance pour le rendre plus inclusif et permettre ainsi un partage plus équitable des fruits de la croissance.

37. Si l'inégalité peut être réduite ou au moins ne pas s'aggraver, la pauvreté et les autres indigences sociales pourraient être atténuées plus rapidement et les Objectifs du Millénaire pour le développement pourraient être atteints dans les délais prévus. Les pays ont besoin d'encourager les activités qui profitent davantage aux pauvres, comme l'emploi agricole et productif dans les petites et moyennes entreprises et dans le secteur informel. Pour générer des possibilités plus nombreuses au profit des pauvres, les pouvoirs publics dans ces pays doivent aussi adopter des politiques d'encouragement à la création d'emplois et investir davantage dans l'éducation, la santé et les autres services de base.

38. Ils doivent aussi s'attacher à promouvoir un développement écologiquement durable en augmentant l'efficacité de l'usage des ressources naturelles, en réduisant l'intensité énergétique, en préservant la diversité biologique, en réduisant la production de déchets et en favorisant l'adaptation aux effets des changements climatiques. Ils doivent également prendre pleinement conscience des contextes nouveaux du développement où la libéralisation des échanges commerciaux crée simultanément des problèmes et des ouvertures, la

révolution des technologies de l'information et des communications ouvre des dimensions de connaissances nouvelles dans le développement et la migration et les envois de fonds des travailleurs à l'étranger tiennent un rôle sans cesse plus grand dans le développement intérieur.

B. Réduire les déséquilibres sociaux et combler les écarts d'infrastructure

39. Les déséquilibres sociaux sont une des caractéristiques des pays en développement sans littoral où la grande majorité de la population vit en dessous du seuil de pauvreté et de 1,25 dollars par jour. La réduction de la pauvreté et un partage équitable de la prospérité économique sont des tâches importantes pour atténuer les déséquilibres sociaux dans ces pays. En outre, la masse de population pauvre représente potentiellement des marchés considérables dans ces pays s'ils parviennent à créer un surcroît de demande, particulièrement au moyen d'investissements sociaux et dans l'infrastructure qui procurent des emplois et d'autres possibilités d'activités rémunératrices pour les pauvres.

40. Le manque d'infrastructure dans les pays en développement sans littoral bride la contribution de l'infrastructure à la croissance économique. Un développement équilibré et inclusif dans ces pays a donc pour condition nécessaire le comblement des écarts d'infrastructure. Les volumes de ressources indispensables pour ainsi combler ou même simplement réduire les écarts d'infrastructure sont considérables et supposent des mécanismes de financement appropriés.

41. Le manque de qualité de l'infrastructure dans les pays en développement sans littoral nuit disproportionnellement aux pauvres et aux populations rurales étant donné les fortes différences de qualité des infrastructures entre les villes et les campagnes. Comme la plupart des équipements d'infrastructure liés aux Objectifs du Millénaire pour le développement doivent essentiellement provenir du secteur public, les pays doivent accorder une attention prioritaire à la mobilisation des ressources financières, à la réalisation effective des travaux de réparation et d'entretien, aux réformes de l'exercice des responsabilités publiques et aux activités qui tendent à accroître les capacités, à améliorer la coordination et à mieux tenir compte de l'impact sur l'environnement et des conséquences des changements climatiques.

42. Il est particulièrement important de saisir les possibilités d'améliorer l'infrastructure aux niveaux régional et sous-régional. Dans les pays ici examinés, l'amélioration de la connectivité aurait notamment comme avantage le plus immédiat un renforcement de l'intégration transnationale des zones frontalières contiguës qui figurent souvent parmi les régions les plus isolées et les plus pauvres de ces pays. Pour produire les avantages optimaux, l'établissement de liaisons physiques entre les pays doit s'accompagner d'une harmonisation des normes, notamment pour la signalisation sur les réseaux ferroviaires et pour la réglementation douanière.

C. Remédier aux déséquilibres écologiques et intensifier la croissance verte

43. Dans les pays en développement sans littoral, les déséquilibres écologiques se manifestent par la dégradation des ressources naturelles essentielles comme les forêts et l'eau douce et par des utilisations non durables de

l'énergie. Le système de production, spécialement dans le secteur agricole, et les moyens d'existence de la grande majorité de la population qui vit dans des régions rurales et fragiles, sont aussi gravement menacés par la fréquence accrue des sécheresses et les autres intempéries extrêmes causées par les changements climatiques. Des mesures sont donc nécessaires pour protéger le capital naturel et lutter contre les déséquilibres écologiques au moment où il devient de plus en plus important d'assurer la sécurité alimentaire.

44. En même temps que le développement de la « nouvelle économie et des industries vertes » moyennant des investissements dans l'énergie renouvelable et les technologies énergétiquement efficaces, la lutte contre les déséquilibres écologiques de la croissance contribuerait aussi largement à réduire la pauvreté dans les pays en développement sans littoral où les populations pauvres vivent généralement dans des régions écologiquement vulnérables et dépendent souvent des ressources naturelles pour leurs moyens d'existence.

D. Promouvoir la sécurité alimentaire et renforcer la protection sociale

45. Les hausses des prix des produits alimentaires et de l'énergie deviennent de nouveau une cause de préoccupation dans une grande partie de la région Asie-Pacifique où les prix des produits alimentaires ont augmenté de 10 % à 35 % depuis 2009. Les pays en développement sans littoral figurent parmi ceux qui seront le plus fortement touchés. Des politiques qui offrent une protection sociale dans les périodes difficiles et remédient aux situations inacceptables d'indigence sont importantes pour ces pays. Différents types de programmes sont envisageables, parmi lesquels la création d'emplois, des programmes de subventions, des services sociaux ciblés et des programmes de microfinancement.

46. La couverture des programmes de protection sociale dans ces pays est l'une des plus réduites au monde. Les régimes de protection sociale fragmentaire qui existent dans ces pays sont très éloignés du cadre institutionnalisé des systèmes de sécurité sociale. Leurs ressources sont insuffisantes et ils n'offrent aucune couverture pour protéger la majorité des populations vulnérables. Un seuil minimum de prestations de sécurité sociale pour tous les citoyens pourrait comporter l'accès universel garanti aux services de santé essentiels, une sécurité garantie du revenu pour tous les enfants sous forme d'allocations familiales, un accès garanti à une assistance sociale sur la base des revenus ou auto-ciblée au bénéfice des pauvres et des personnes sans emploi et la sécurité garantie du revenu moyennant un régime de retraites de base pour les personnes âgées et les personnes handicapées.

47. La pauvreté reste concentrée dans les campagnes dans les pays en développement sans littoral et il est donc essentiel, pour réduire la pauvreté et le déséquilibre entre les campagnes et les villes, d'appliquer des politiques qui favorisent l'emploi et l'obtention de revenus et d'améliorer l'accès aux services sociaux de base, particulièrement dans les campagnes. Dans la mesure où les pauvres des régions rurales tirent la plupart de leurs revenus d'activités agricoles, des mesures visant à faciliter l'accès des petits agriculteurs à la terre, aux moyens de production agricole, aux services de vulgarisation et aux marchés contribueraient à améliorer la sécurité alimentaire et à réduire la pauvreté.

E. Assurer l'accès de tous aux services financiers

48. Dans les pays ici examinés, l'accès de tous aux services financiers se heurte à des obstacles du côté de la demande comme du côté de l'offre. En général, les établissements de financement du développement et les établissements de microfinance réussissent mieux à étendre leurs services aux pauvres et aux micro-entreprises et petites entreprises. De plus, les réseaux publics qui utilisent les technologies, comme les services postaux, les entreprises de télécommunications et l'Internet, offrent de vastes possibilités de réaliser l'inclusion financière. Il est également important que les réglementations en vigueur encouragent la diversité dans l'offre des services financiers afin d'élargir les choix offerts aux populations pauvres.

F. Élargir la coopération régionale

49. Cinq domaines prioritaires au titre du Programme d'action ont été décrits ci-dessus. La principale difficulté est d'appliquer rapidement les mesures convenues en augmentant les investissements dans les domaines prioritaires, spécialement le développement et l'entretien de l'infrastructure pour créer des systèmes de transport de transit efficace et pour renforcer la capacité des pays d'utiliser les concessions commerciales existantes, alors que le manque d'infrastructure et d'autres moyens limite actuellement les possibilités.

50. Compte tenu de l'évolution qui se dessine, les pays ici examinés doivent s'intégrer davantage régionalement pour créer une croissance inclusive et durable rapide. Afin de stimuler l'intégration économique régionale, les pays doivent remédier à toute une série d'insuffisances dans l'infrastructure institutionnelle et matérielle et modifier en conséquence l'orientation des politiques publiques. Des mesures concertées sont donc nécessaires pour établir un cadre plus large d'intégration économique au niveau régional, capable de procurer des avantages économiques et sociaux équitables aux pays en développement sans littoral, d'étendre les réseaux régionaux de transport et d'améliorer la facilitation du commerce et de renforcer la connectivité par une plus large utilisation des technologies de l'information et des communications.

51. Les ressources extérieures comme l'APD jouent un rôle central pour soutenir le développement économique et le progrès social dans ces pays, particulièrement pour l'investissement dans les services de base comme la distribution de l'eau, l'assainissement, l'énergie, les transports, le logement, la santé et éducation. Ces ressources peuvent aussi servir à augmenter les capacités de production, à promouvoir l'investissement étranger direct et le commerce, à adapter les innovations technologiques, à favoriser l'égalité entre les sexes, à assurer la sécurité alimentaire et à réduire la pauvreté monétaire. Il est important aussi d'améliorer la qualité de l'aide et d'accroître son effet de développement en s'appuyant sur les principes fondamentaux de l'appropriation par le pays, de l'harmonisation et de la gestion tournée vers les résultats.

52. La coopération régionale et la coordination des politiques peuvent être élargies par la mise en commun de l'information et des enseignements tirés de l'expérience. Il est possible aussi de prendre des mesures coordonnées d'importance essentielle pour obtenir des avantages qu'aucun pays en développement sans littoral ne peut s'assurer par lui-même. Les mécanismes de coopération régionale existants peuvent être renforcés pour aider les pays à affronter collectivement les événements néfastes comme la récente crise

financière mondiale. La coopération pour le développement dans le cadre des régions et entre les régions afin de développer les marchés régionaux et les capacités intérieures de production est une voie à explorer. Les domaines à considérer peuvent porter sur des actions prioritaires comme le développement de marchés nouveaux, le transfert de technologie et les moyens d'attirer l'investissement étranger direct. Il faut aussi que les pays en développement sans littoral conçoivent l'atténuation des effets des changements climatiques et la réduction de la vulnérabilité environnementale comme des occasions de développement dans le cadre régional. Si nécessaire, il est possible de créer des structures nouvelles et d'établir des organes intergouvernementaux régionaux et sous-régionaux pour suivre les résultats atteints dans l'élargissement et la revitalisation de la coopération et de l'intégration économique régionales. Les pays en développement sans littoral d'Asie et du Pacifique devraient renforcer la coopération Sud-Sud et chercher à obtenir des conditions spéciales chaque fois que possible, à l'instar du traitement spécial et différentiel en matière de commerce et dans d'autres domaines.
