

2-3 octobre 2008

Réunion de haut niveau sur l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty

Le Programme d'action d'Almaty (Annexe I), adopté en 2003, vise à simplifier les formalités administratives liées aux exportations, dans le but de réduire la durée et les frais de transport, d'améliorer l'infrastructure ferroviaire, routière, aérienne et des pipelines, ainsi que l'accès aux marchés internationaux et à l'aide technique et financière des pays donateurs.

L'examen à mi-parcours donnera à la communauté internationale l'occasion d'évaluer les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en oeuvre du Programme d'action et de convenir de l'action à mener pour accroître, grâce à des partenariats mondiaux, l'aide à fournir aux pays en développement sans littoral afin de faciliter leur participation effective au commerce international et à l'économie mondiale.

Programme

Jeudi 2 octobre

Séance plénière : 10h00 - 11h 00 et 15h00 - 18h00 (Salle de l'Assemblée générale)

- 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.

Table ronde : 11h15 - 13h00 (Salle du Conseil de tutelle)

- Table ronde sur le thème : « Le rôle de l'appui international dans l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces pour élargir les possibilités commerciales des pays en développement sans littoral »
- Remarques du Président de l'Assemblée générale, M. Miguel d'Escoto Brockmann
- Animateur : M. Cheick Sidi Diarra, Secrétaire général adjoint et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement
- Exposés de :

- M. Ad Melkert, Administrateur associé, Programme des Nations Unies pour le développement
- M. Danny Leipziger, Vice-Président, Lutte contre la pauvreté et gestion économique, Banque mondiale
- M. Antonio Juan Sosa, Vice-Président pour l'infrastructure, Société andine de développement
- M. Modibo I. Toure, Chef de Cabinet et Directeur du Bureau du Président, Banque africaine de développement
- M. Robert Schoellhammer, Directeur adjoint résident, Bureau du représentant pour l'Amérique du Nord, Banque asiatique de développement

Vendredi 3 octobre

Table ronde : 13h15 - 14h30 (Salle de conférence 6)

- Table ronde sur le thème : « La dimension régionale de la coopération en matière de transport en transit », à l'occasion de la séance plénière de haut niveau de l'Assemblée générale consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty (organisée par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement)



Nations Unies

**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

**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



Nations Unies • New York, 2003

Note

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres.

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières.

A/CONF.202/3

Table des matières

<i>Chapitre</i>	<i>Page</i>
I. Participation et organisation des travaux	1
A. Date et lieu de la Conférence	1
B. Participation	1
C. Ouverture de la Conférence	2
D. Élection du Président de la Conférence et des autres membres du Bureau	3
E. Adoption du règlement intérieur	3
F. Adoption de l'ordre du jour et autres questions d'organisation.	3
G. Pouvoirs des représentants à la Conférence	4
H. Documentation	4
II. Examen du projet de programme d'action de la Conférence	5
III. Examen du projet de déclaration d'Almaty	6
IV. Réunions parallèles	7
V. Adoption des documents finals de la Conférence	8
VI. Adoption du rapport de la Conférence.	9
Annexes	
I. Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 les pays de transit	10
II. Déclaration d'Almaty	25
III. Motion de remerciements au peuple et au Gouvernement de la République du Kazakhstan	28

Chapitre premier

Participation et organisation des travaux

A. Date et lieu de la Conférence

1. 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 s'est tenue à Almaty les 28 et 29 août 2003, conformément aux résolutions de l'Assemblée générale 56/180 et 57/242. La Conférence a tenu quatre séances plénières (1re à 4e).

B. Participation

2. Les États et l'organisation d'intégration économique régionale suivants étaient représentés :

Afghanistan	Hongrie
Afrique du Sud	Inde
Algérie	Indonésie
Allemagne	Iran (République islamique d')
Angola	Israël
Arabie saoudite	Italie
Arménie	Jamahiriya arabe libyenne
Azerbaïdjan	Japon
Bangladesh	Kazakhstan
Bélarus	Kenya
Belgique	Kirghizistan
Bénin	Lesotho
Bhoutan	Lettonie
Bolivie	Lituanie
Bulgarie	Malaisie
Burkina Faso	Malawi
Burundi	Mali
Cameroun	Mongolie
Canada	Mozambique
Chili	Myanmar
Chine	Namibie
Communauté européenne	Népal
Djibouti	Niger
Égypte	Ouganda
Érythrée	Ouzbékistan
Espagne	Pakistan
États-Unis d'Amérique	Paraguay
Éthiopie	Pays-Bas
Fédération de Russie	Pérou
France	Pologne
Géorgie	République centrafricaine
Ghana	République de Corée
Grèce	République de Moldova
Guinée	République démocratique du Congo

République démocratique populaire lao	Togo
République tchèque	Turkménistan
République-Unie de Tanzanie	Turquie
Rwanda	Ukraine
Slovénie	Viet Nam
Suisse	Zambie
Tadjikistan	Zimbabwe
Thaïlande	

3. L'entité suivante, invitée à participer en qualité d'observateur à la Conférence, était représentée :

Palestine

4. Les secrétariats des commissions régionales suivantes étaient représentés :

Commission économique pour l'Europe
Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Commission économique pour l'Afrique

5. Les organes et programmes des Nations Unies suivants étaient représentés :

Programme des Nations Unies pour le développement
CNUCED
Fonds d'équipement des Nations Unies

6. Les institutions spécialisées et organismes apparentés suivants étaient représentés :

Banque mondiale
Fonds monétaire international

7. Les organisations intergouvernementales suivantes étaient représentées :

Banque asiatique de développement
Banque islamique de développement
Banque mondiale
Chambre de commerce internationale
Communauté d'États indépendants
Fonds commun pour les produits de base
Fonds pour le bassin versant du Rio de la Plata
Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
Organisation internationale pour les migrations
Organisation mondiale des douanes
Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
Programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie
Union internationale des transports routiers

C. Ouverture de la Conférence

8. La Conférence a été ouverte le 28 août par Anwarul Chowdury, Secrétaire général adjoint, Secrétaire général de la Conférence et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, qui a donné lecture d'un message du Secrétaire général.

9. À la 1re séance, le 28 août, Nursultan Nazarbayev, Président du Kazakhstan, a prononcé une allocution.

10. À la même séance, Zephirin Diabre (Programme des Nations Unies pour le développement), Kim Hak-Su (Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique), Brigita Schmognerova (Commission économique pour l'Europe) et Carlos Fortin (CNUCED) ont également fait des déclarations.

D. Élection du Président de la Conférence et des autres membres du Bureau

11. À la 1re séance, le 28 août, sur la proposition du Secrétaire général de la Conférence, les membres suivants ont été élus par acclamation :

Président de la Conférence

Kassymzhomart K. Tokaev, Ministre des affaires étrangères du Kazakhstan.

Vice-Présidents

Groupe des États d'Afrique : Éthiopie, Lesotho, Namibie

Groupe des États d'Amérique latine et des Caraïbes : Paraguay

Groupe des États d'Europe occidentale et autres États : Italie

Groupe des États d'Asie : Japon, Népal, République islamique d'Iran

Groupe des États d'Europe orientale : Arménie

Vice-Présidents de droit

12. À la même séance, le représentant du Kazakhstan, en sa qualité de représentant du pays hôte, et le représentant de la République démocratique populaire lao, en sa qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral, ont également été élus membres de droit du Bureau.

Rapporteur

13. À la même séance, Monyane Mathibeli (Lesotho) a été élu par acclamation rapporteur de la Conférence.

E. Adoption du règlement intérieur

14. À sa 1re séance, le 28 août, la Conférence a adopté son règlement intérieur tel qu'il figure dans le document A/CONF.202/PC/3.

F. Adoption de l'ordre du jour et autres questions d'organisation

15. À sa 1re séance, le 28 août, la Conférence a adopté l'ordre du jour provisoire publié sous la cote A/CONF.202/1. L'ordre du jour était le suivant :

1. Ouverture de la Conférence.
2. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail.
3. Élection du Bureau.
4. Examen du projet de programme d'action de la Conférence.

5. Adoption des documents finals de la Conférence.
6. Adoption du rapport de la Conférence.
7. Questions diverses.

G. Pouvoirs des représentants à la Conférence

16. À la 1^{re} séance, le 28 août, il a été décidé, sur la proposition du Président, que la composition de la Commission de vérification des pouvoirs se fonderait sur celle de la Commission de vérification des pouvoirs de l'Assemblée générale des Nations Unies à sa cinquante-septième session, et que ses membres seraient donc les pays suivants : Argentine, Barbade, Belgique, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Mali, Namibie et Papouasie-Nouvelle-Guinée, étant entendu, pour ce qui était du rapport de la Commission de vérification des pouvoirs, que la Conférence remplacerait tout État non présent par un autre État appartenant au même groupe régional.

17. À la même séance, trois membres suppléants de la Commission de vérification des pouvoirs ont été nommés aux sièges vacants, à savoir l'Indonésie, le Paraguay et le Pérou.

18. À la 3^e séance, le 29 août, la Conférence a approuvé le rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.202/2), qui avait examiné les pouvoirs des représentants des États participant aux travaux de la Conférence et jugé qu'ils étaient en bonne et due forme.

H. Documentation

19. La Conférence était saisie des documents suivants :

- a) Projet de rapport du Comité préparatoire de la Conférence sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/L.1 et Add.1);
- b) Rapport du Comité préparatoire de la Conférence sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/1);
- c) Règlement intérieur provisoire de la Conférence (A/CONF.202/PC/3);
- d) Ordre du jour provisoire de la Conférence (A/CONF.202/1);
- e) Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs (A/CONF.202/2);
- f) Programme de travail provisoire de la Conférence (A/CONF.202/CRP.1);
- g) Pouvoirs des représentants : memorandum du secrétariat de la Conférence (A/CONF.202/CRP.2);
- h) Liste des participants (A/CONF.202/CRP.3);
- i) Projet de rapport de la Conférence (A/CONF.202/L.1);
- j) Projet de déclaration de la Conférence (A/CONF.202/L.2);
- k) Projet de résolution intitulé « Motion de remerciements au Gouvernement et au peuple de la République du Kazakhstan » (A/CONF.202/L.3).

Chapitre II

Examen du projet de programme d'action de la Conférence

1. À la 1re séance, le 28 août, le Président de la deuxième session du Comité préparatoire de la Conférence, Yoshiyuki Motomura (Japon), a présenté le rapport du Comité sur les travaux de sa deuxième session (A/CONF.202/PC.2/1).

2. La Conférence a examiné le projet de programme d'action de la Conférence intitulé « Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créés un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit (A/CONF.202/PC.2/1, annexe I) de sa 1re à sa 4e séance, les 28 et 29 août.

3. Les représentants des pays suivants ont fait des déclarations : Afghanistan, Afrique du Sud, Algérie, Arménie, Azerbaïdjan, Bénin, Bhoutan, Bolivie, Burundi, Chili, Chine, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Géorgie, Ghana, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d') (au nom des pays en développement de transit), Italie [au nom de l'Union européenne, des pays qui y sont adhérents (Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque) et des pays qui y sont associés (Bulgarie, Roumanie et Turquie)], Japon, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Malaisie, Malawi, Mongolie, Namibie, Ouganda, Pakistan, Paraguay, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique populaire lao (au nom des pays en développement sans littoral), République de Moldova, République-Unie de Tanzanie, Suisse, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie, Ukraine et Zimbabwe.

4. Les représentants des organisations ci-après ont également fait des déclarations : Banque asiatique de développement, Banque mondiale, Fonds commun pour les produits de base, Fonds monétaire international, Organisation de coopération économique, Organisation de la coopération des chemins de fer, Organisation internationale pour les migrations, Organisation mondiale des douanes, Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), Programme relatif au couloir Europe-Caucase-Asie, Union internationale des transports routiers.

Chapitre III

Examen du projet de déclaration d'Almaty

1. À la 1re séance, le 28 août, le représentant du Kazakhstan a présenté le projet de déclaration d'Almaty, tel qu'il figure à l'annexe II du document A/CONF.202/L.2.
2. La Conférence a examiné le projet de déclaration d'Almaty à ses 2e et 3e séances, les 28 et 29 août.

Chapitre IV

Réunions parallèles

1. Parallèlement à la Conférence, trois réunions ont été organisées. La première, qui a porté sur les mesures de facilitation du commerce et a été présidée par Mathias Meyer, Secrétaire d'État aux affaires économiques de la Suisse, a été organisée par la CNUCED. La deuxième, qui a porté sur le Forum de haut niveau sur les investissements et a été animée par Maria Cattai, Secrétaire générale de la Chambre de commerce internationale, a été organisée par la Banque mondiale. La troisième, qui a porté sur les initiatives régionales relatives à la facilitation du commerce et des transports et au cours de laquelle la Secrétaire exécutive de la Commission économique pour l'Europe (CEE) et le Secrétaire exécutif de la CESAP ont prononcé des discours liminaires, a été organisée par la CEE.

2. Les participants et les orateurs ont examiné les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral qui doivent, tout comme les pays en développement de transit, se doter de systèmes de transport de transit efficaces s'ils veulent s'intégrer dans l'économie mondiale. Les réunions parallèles ont rassemblé des participants des secteurs public et privé ainsi que des partenaires de développement. Il a été rendu compte oralement à la Conférence, à sa 4e séance, le 29 août, des conclusions auxquelles elles avaient abouti et des propositions qui y avaient été formulées.

Chapitre V

Adoption des documents finals de la Conférence

À la 4e séance, le 29 août 2003, la Conférence a adopté le projet de programme d'action de d'Almaty pour 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 les pays de transit (voir annexe I) et le projet de déclaration d'Almaty (voir annexe II).

Chapitre VI

Adoption du rapport de la Conférence

1. À la 4e séance, le 29 août, le Rapporteur a présenté le projet de rapport de la Conférence (A/CONF.202/L.1), qui a été adopté par consensus.
2. À la même séance, la Conférence a adopté par consensus le projet de résolution exprimant sa gratitude au Gouvernement et au peuple du pays hôte (voir annexe III).

Annexe I

Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 les pays de transit

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–3	11
II. Partenariats	4–9	12
III. Objectifs	10	13
IV. Priorités	11–51	13
Priorité 1. Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit	11–14	13
Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures	15–31	14
A. Transport ferroviaire	18–19	16
B. Transport routier	20–21	16
C. Ports	22–23	17
D. Voies fluviales	24–25	17
E. Pipelines	26–27	18
F. Transport aérien	28–29	18
G. Communications	30–31	19
Priorité 3. Facilitation du commerce, notamment du commerce international ...	32–37	19
Priorité 4. Mesures d'appui internationales	38–41	21
Priorité 5. Application et évaluation	42–51	23

I. Introduction

1. Dans la Déclaration du Millénaire, adoptée le 8 septembre 2000, les chefs d'État et de gouvernement ont énoncé une série d'objectifs en matière de développement dont la réalisation nécessite, entre autres choses, la mise en place d'un environnement favorable au développement, aux niveaux national et international. Ils ont déclaré être conscients des besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral, qui ont aussi récemment fait l'objet de grandes conférences des Nations Unies, telles que la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés (Bruxelles, 2001), la Conférence internationale sur le financement du développement (Monterrey, 2002) et le Sommet mondial pour le développement durable (Johannesburg, 2002). La réunion ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit a été convoquée conformément à la résolution 56/180 de l'Assemblée générale, intitulée « Mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral », en vue d'examiner la situation actuelle des systèmes de transport en transit, y compris la mise en oeuvre du Cadre mondial de coopération en matière de transport en transit de 1995, et de formuler, entre autres, des mesures de politique générale appropriées et des programmes concrets visant à mettre au point des systèmes de transport en transit efficaces.

2. Les pays en développement sans littoral, pris en tant que groupe, figurent parmi les pays en développement les plus pauvres. Leurs capacités sont limitées et ils dépendent d'un nombre très réduit de produits de base pour leurs recettes d'exportation. En outre, ils ont enregistré tout au long des années 90 un taux de croissance généralement négatif ou très faible. L'absence d'accès à la mer, l'isolement et l'éloignement des marchés mondiaux ont contribué à leur pauvreté relative, à une augmentation sensible des coûts de transport et à une baisse de leur participation effective aux échanges internationaux. La réduction du volume de ces échanges se répercute surtout sur les activités à forte intensité de transport. La plupart des pays en développement sans littoral, pour ne pas dire tous, sont des exportateurs de produits de base. Les coûts de transport très élevés que ces pays doivent supporter entravent le développement de leurs exportations car ils limitent la gamme de produits pouvant être exportés et des marchés sur lesquels ils peuvent être écoulés de manière compétitive et rentable. Les coûts de transport élevés tendent à renchérir les importations.

3. La plupart des voisins de transit des pays en question, eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Les pays en développement de transit les moins avancés connaissent une situation particulièrement difficile. Par ailleurs, ils doivent faire face à des difficultés supplémentaires, qui découlent du transport en transit et de ses incidences en matière de finances, d'infrastructures et de problèmes sociaux. Les pays en développement de transit ont eux-mêmes besoin d'améliorer les mécanismes techniques, les régimes douaniers et les modalités administratives concernant leurs systèmes de transport auxquels leurs voisins sans littoral sont censés se raccorder.

II. Partenariats

4. On peut mettre en place des systèmes de transport en transit efficaces s'il se crée des partenariats réels entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial et entre les secteurs public et privé. Ces partenariats doivent reposer sur des avantages mutuels découlant de mesures spécifiques adoptées d'un commun accord par les principales parties intéressées au titre du Programme d'action en vue de mettre au point des systèmes de transport en transit efficaces. La communauté internationale, notamment les organismes de financement et de développement et les pays donateurs, devraient apporter à ces pays un appui financier et technique pour les aider à faire face de manière efficace à leurs problèmes de transport en transit et aux exigences y relatives.

5. L'efficacité des systèmes de transport en transit dépendra d'une part, de la promotion – tant dans les pays en développement de transit que dans ceux sans littoral – d'un environnement administratif, juridique et macroéconomique favorable aux prises de décisions et à la mobilisation des ressources et d'autre part, des modalités de coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins. Pour que la stratégie d'amélioration des systèmes de transport en transit soit efficace, il faut que des mesures soient prises aux niveaux sous-régional, régional et bilatéral afin de régler efficacement les problèmes de transit, ce qui permettrait d'améliorer la sécurité du transport en transit et de réaliser des économies d'échelle considérables qui seraient particulièrement intéressantes pour les pays en développement sans littoral. Cette coopération doit être encouragée sur la base des intérêts réciproques des pays en développement sans littoral et de transit.

6. Il convient de tenir compte du rôle du secteur privé qui, en tant que prestataire et utilisateur de services de transport en transit, joue un rôle primordial dans la société et devrait contribuer pour beaucoup à l'amélioration des infrastructures et des capacités de production, tant dans les pays en développement de transit que dans ceux sans littoral.

7. Les incidences financières liées à la création et à l'entretien d'un système de transport en transit efficace sont souvent telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas à même de relever seuls ce formidable défi. Leurs partenaires de développement peuvent jouer un rôle important en appuyant les efforts que ces pays déploient à cet égard.

8. Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral et de transit devraient être pleinement pris en considération lors de la création de systèmes de transport en transit. Ils devraient être considérés comme complémentaires et concourant au même objectif.

9. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale peut jouer un rôle majeur dans le règlement satisfaisant des problèmes qui sont propres au transport en transit au départ des pays en développement, à l'entrée dans ces derniers ou pendant leur traversée. Les initiatives de coopération ou d'intégration régionale peuvent aussi encourager les pays en développement sans littoral et de transit à participer à l'économie mondiale, en répartissant mieux les avantages de celle-ci et en limitant les effets néfastes. Il importe donc que toutes les sources existantes appuient les mécanismes de dialogue régional ou sous-régional et d'intégration

régionale entre les pays en développement sans littoral et de transit, lorsqu'on leur présente une demande en ce sens.

III. Objectifs

10. Le présent 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 de ces deux catégories de pays. Le Programme d'action a donc pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à 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.

IV. Priorités

Priorité 1

Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

11. Il importe que les pays en développement sans littoral et de transit réexaminent et révisent leurs cadres réglementaires, le cas échéant, afin de renforcer la participation du secteur privé; introduisent des mesures de réforme permettant aux prestataires de services de transport de mieux répondre aux besoins des utilisateurs; améliorent la transparence des règlements de transit et frontaliers; rationalisent les procédures administratives; simplifient encore le contrôle aux frontières et les procédures frontalières; encouragent l'utilisation de l'informatique; renforcent les programmes de formation dans le secteur. Les stratégies et les programmes, surtout s'ils débouchent sur une régulation des opérations de transport ou la construction de nouvelles infrastructures d'envergure, doivent tenir pleinement compte des questions d'environnement et des besoins en matière de développement de façon à assurer un développement durable aux niveaux local et mondial. Ces priorités doivent s'intégrer à un programme de réformes structurelles et à une stratégie de réduction de la pauvreté.

12. Les conventions internationales relatives au transport et au transit, ainsi que les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les pays en développement sans littoral et de transit sont les principaux instruments permettant d'harmoniser, de simplifier et de normaliser les règles et les documents.

13. Au niveau international, il convient que les partenaires de développement, en particulier les organismes d'aide multilatérale, accordent un rang de priorité élevé au financement viable des projets de transport. En outre, il serait très important pour la mise en place de systèmes de transport en transit de financer les nouvelles infrastructures notamment moyennant des partenariats public-privé ayant recours à l'aide publique au développement et aux investissements du secteur privé, y compris l'investissement étranger direct.

14. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut adopter une approche intégrée au développement du commerce et du secteur des transports en vue de tenir compte des aspects sociaux et économiques et des considérations budgétaires et institutionnelles, ainsi que des questions de politique générale, de réglementations et de procédure;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent s'attacher surtout à développer et à moderniser les installations existantes et à renforcer l'orientation commerciale de l'infrastructure et des transports internationaux en éliminant les obstacles autres que physiques au transport en transit;

c) Il convient de réformer activement le secteur des transports avec la participation accrue du secteur privé et dans le cadre de partenariats plus nombreux avec ce dernier;

d) Il faut promouvoir la concertation et la coopération entre les secteurs public et privé, le cas échéant, grâce à l'assistance des partenaires de développement;

e) L'aménagement de couloirs de transport régionaux et l'adoption de règles et de normes communes, selon qu'il convient, devraient contribuer largement à faciliter le transport en transit. Le rôle des commissions régionales et des organisations sous-régionales devrait être renforcé davantage à cet égard. Dans ce contexte, les commissions régionales et les organisations sous-régionales, en Afrique, en Amérique latine et en Asie, ont besoin d'une assistance accrue de la part de la communauté internationale;

f) Les mécanismes institutionnels existant aux niveaux politique et opérationnel pour assurer le suivi et l'application des accords et des arrangements signés entre pays en développement sans littoral et de transit devraient être encore renforcés;

g) Il convient d'encourager la mise au point de programmes de formation intégrés s'appliquant à toutes les entités concernées, du personnel de direction aux cadres subalternes des secteurs tant public que privé.

Priorité 2

Développement et entretien des infrastructures

15. L'insuffisance des infrastructures constitue un obstacle majeur à l'établissement de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit. La dégradation des infrastructures de transport est un problème général qui touche ces deux catégories de pays. Il importe par ailleurs de pouvoir s'appuyer sur des systèmes de communication de qualité si l'on veut savoir à l'avance quels sont les services de transport disponibles et assurer un transit rapide et sans heurt. Pour satisfaire ces besoins, il faudra procéder à d'importants investissements, forger des partenariats public-privé, renforcer les capacités, adopter de nouvelles politiques et réformer les institutions, le cas échéant. La part des ressources nationales et de l'aide publique au développement consacrée à la création d'infrastructures dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit est limitée. Par ailleurs, la création d'infrastructures adéquates et l'entretien des infrastructures existantes qui se détériorent dans les pays en

développement sans littoral et les pays de transit ne peuvent pas reposer sur le seul secteur public. Il demeure vital, en particulier, que les donateurs, les institutions financières internationales et les organismes d'aide au développement apportent un appui financier et technique. Le secteur privé aussi pourrait jouer un rôle important.

16. Pour attirer des investissements privés dans des projets d'infrastructure, il faut tout d'abord disposer d'un cadre réglementaire et institutionnel bien conçu. L'intégration ou la coopération économique régionale et sous-régionale peut aider à surmonter les problèmes liés à la taille du marché, dans les pays en développement sans littoral et de transit, en particulier les moins avancés d'entre eux, et inciter le secteur privé à investir dans le développement des infrastructures. À cet égard, le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) est une initiative majeure, dans la mesure où la plupart des pays en développement sans littoral et de transit se trouvent en Afrique, qui pourrait favoriser la création d'infrastructures sous-régionales et régionales. Les intérêts et les préoccupations des pays en développement sans littoral devraient être soigneusement pris en compte dans l'exécution des projets de routes transafricaines, de routes asiatiques, de réseaux ferroviaires transasiatiques et de couloir international Nord-Sud, ainsi que dans la mise en oeuvre de l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud et le développement du couloir Europe-Caucase-Asie.

17. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Les pays en développement sans littoral et de transit devraient consacrer une part plus importante de leurs investissements publics au développement des infrastructures, éventuellement avec l'aide financière et les investissements des donateurs, des institutions financières internationales et des organismes d'aide au développement;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent tout mettre en oeuvre pour créer un cadre propice à l'utilisation de tous les modes de transport dans les services de transport de transit afin d'encourager la concurrence entre les différents modes de transport, en particulier le transport routier et le transport ferroviaire. Il serait par ailleurs bon de développer les capacités et les régimes juridiques en matière de transport multimodal;

c) Il convient de mettre davantage l'accent sur les tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous-régionaux;

d) Les partenaires de développement doivent également encourager le secteur privé à contribuer au développement des infrastructures de transport de transit en participant aux coûts, en recourant à des dispositifs de type construction-exploitation-transfert et à jouer un rôle catalyseur en attirant des investissements étrangers directs ainsi qu'en facilitant l'élargissement de l'accès au marché des obligations;

e) Il convient de promouvoir les partenariats entre les secteurs public et privé en ce qui concerne les couloirs commerciaux et de transport en créant des systèmes communs de gestion et de suivi fondés sur les techniques de l'information et de la communication et en y ayant largement recours.

A. Transport ferroviaire

18. Les chemins de fer ont un rôle important à jouer dans les systèmes de couloirs de transport de transit qui relient les ports maritimes et les pays en développement sans littoral. Les difficultés chroniques liées au manque de matériel, notamment de locomotives et de wagons, ainsi qu'à l'insuffisance des normes d'entretien, constituent les principaux sujets de préoccupation. Un certain nombre de problèmes se posent également en ce qui concerne la conclusion d'accords entre les réseaux ferroviaires.

19. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il convient d'examiner, à titre prioritaire, aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional, la possibilité d'établir de nouvelles liaisons ferroviaires et de mettre en oeuvre des programmes de remise en état des équipements existants assortis d'améliorations et d'innovations techniques;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent, à titre prioritaire, améliorer l'entretien des voies et du matériel roulant, acheter du matériel roulant neuf et développer le réseau ferroviaire dès lors que le volume du trafic justifie de telles décisions;

c) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent également examiner les avantages que pourrait présenter une harmonisation de l'écartement des rails de chemin de fer, si la chose est faisable, le développement de capacités de rechargement, et envisager de développer les programmes de formation et d'échange de personnel dans le secteur ferroviaire;

d) Les gouvernements sont encouragés à envisager d'adhérer aux conventions internationales relatives au transport ferroviaire et au transport combiné qui instaurent des règles internationalement admises garantissant un cadre de fonctionnement efficace et sûr en ce qui concerne ce type de transport entre les pays, et la mise en place des institutions nécessaires à leur application.

B. Transport routier

20. Les pays en développement sans littoral ont de plus en plus recours au transport routier pour leurs importations et leurs exportations. Il s'agit notamment du premier mode de transport de transit en Afrique. Des investissements considérables sont nécessaires pour améliorer l'infrastructure du transit routier. Les problèmes essentiels, en particulier dans le domaine du transport routier international, sont la détérioration de la sécurité routière du fait des carences de l'étalonnage, l'absence d'infrastructure sociale le long des couloirs de transit et, en particulier, le vieillissement des moyens de transport ainsi que le défaut d'entretien, étroitement lié à la pratique consistant à surcharger les véhicules.

21. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Dans le cadre des programmes sous-régionaux et régionaux de développement de l'infrastructure, il convient d'accorder un rang de priorité élevé aux couloirs de transit qui relient les pays en développement sans littoral au réseau des pays en développement de transit et au réseau régional;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent envisager de prendre les mesures nécessaires pour adhérer aux conventions internationales relatives au transport routier et les appliquer;

c) Aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional, il faudrait envisager de prendre des mesures pour libéraliser progressivement les services de transport routier en tenant compte de la situation particulière des pays sans littoral et de transit et faciliter les activités de planification opérationnelle et de gestion dans ce secteur, en enrichissant les bases de données sur le transit routier, et en examinant le système de quotas et les coûts du transit et du transport, ainsi que d'autres mesures comme la mise en place de barrages routiers et l'organisation d'escortes douanières.

C. Ports

22. L'efficacité de l'exploitation portuaire est fonction de la qualité de l'infrastructure et de la gestion adaptée. Les ports maritimes sont l'un des principaux points faibles du système de transit en raison d'un certain nombre de lacunes matérielles et de difficultés d'ordre opérationnel. Les problèmes les plus graves sont liés à la mauvaise qualité des installations de manutention et de stockage pour les marchandises en transit, à la lourdeur des procédures de dédouanement et d'acheminement du fret, à l'encombrement et au manque de main-d'oeuvre qualifiée.

23. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent s'employer à conclure des accords de coopération pour améliorer les installations et les services portuaires de transit des marchandises, notamment en modernisant les terminaux existants, en en installant de nouveaux et en simplifiant les procédures selon que de besoin;

b) Il convient d'ouvrir davantage le secteur du commerce de transit, en autorisant également la privatisation de l'exploitation des terminaux afin de favoriser la concurrence et d'encourager la productivité;

c) Il faut promouvoir une coopération et une coordination accrues entre les organismes publics et les organismes privés s'occupant du trafic des marchandises en transit dans les ports (administration douanière, personnel de sécurité, autorités portuaires, banques commerciales, agents de dédouanement et commissionnaires de transports, compagnies d'assurances);

d) Il convient d'encourager la création de ports secs dans les pays sans littoral et de transit;

e) Il faut développer les programmes de formation à l'intention des employés des installations portuaires pour leur permettre de se familiariser avec les nouvelles technologies et les nouvelles procédures.

D. Voies fluviales

24. Les voies fluviales permettent à certains pays en développement sans littoral de bénéficier de services de transit. Les principaux obstacles au bon fonctionnement de ces services fluviaux sont le mauvais état des infrastructures, l'absence d'un cadre juridique adapté à la circulation sur les cours d'eau et les lacs et l'inefficacité des mesures de protection de l'environnement et des mesures de sécurité.

25. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il convient de redoubler d'efforts pour remettre en état et développer les infrastructures liées aux cours d'eau et aux lacs le long des couloirs qui relient les pays en développement sans littoral aux ports maritimes;

b) Il faut envisager la conclusion d'accords, notamment sur le plan juridique, permettant l'adoption de mesures concertées à l'échelle sous-régionale, et promouvoir la mise en place de systèmes de transit plus efficaces sur les cours d'eau et les lacs;

c) Il faut étudier la possibilité d'ouvrir de nouvelles voies fluviales. Par ailleurs, il faudrait encourager l'entretien et l'extension des voies fluviales existantes, le cas échéant, avec l'assistance d'institutions financières.

E. Pipelines

26. Les pipelines sont un moyen de transport rentable pour le pétrole et le gaz naturel. Une étroite coopération entre les pays en développement sans littoral et de transit est nécessaire aux fins de la planification et de la construction des pipelines, cette dernière exigeant des investissements considérables, notamment de la part du secteur privé.

27. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent : les pays en développement sans littoral et de transit doivent faire des efforts de coopération et de coordination pour réduire au minimum la longueur et le coût de l'utilisation des pipelines à construire, en tenant compte des intérêts des parties concernées.

F. Transport aérien

28. Les transports aériens permettent aux pays en développement sans littoral d'éviter les problèmes de transit liés au transport terrestre et maritime des marchandises. Toutefois, pour des raisons financières, seuls les biens de grande valeur et de faible encombrement peuvent être transportés par voie aérienne.

29. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut développer les infrastructures physiques (flotte, pistes, système de navigation aérienne et installations nécessaires au stockage et à la manutention des marchandises dans les aéroports);

b) Les gouvernements doivent progressivement libéraliser leurs politiques en ce qui concerne l'octroi de permis de transport des marchandises sur les vols réguliers et lever les restrictions sur les vols affrétés pour les marchandises, ce qui permettrait d'exploiter plus efficacement la capacité de fret actuelle;

c) Il convient d'encourager davantage la centralisation des activités liées au transport aérien aux niveaux régional, sous-régional et bilatéral afin de permettre des économies d'échelle;

d) Il faut développer les programmes de formation aux niveaux national et sous-régional.

G. Communications

30. L'éloignement des pays en développement sans littoral des ports maritimes et des marchés étrangers, aggravé par l'absence de moyens de communication fiables avec les divers ports et centres commerciaux, demeure un handicap majeur pour l'acheminement rapide des marchandises en transit. Les délais actuels pourraient être considérablement réduits grâce à des systèmes de suivi des marchandises permettant de savoir à l'avance où elles se trouvent et de suivre leur mouvement.

31. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent : il convient de développer les installations de télécommunications, d'encourager la participation du secteur privé dans ce domaine et de rationaliser la gestion de ces installations.

Priorité 3

Facilitation du commerce, notamment du commerce international

32. Le commerce est un important moteur du développement économique. Toutefois, la participation des pays en développement sans littoral au commerce international – qui revêt une importance vitale pour leurs perspectives de développement – n'est pas aussi importante qu'elle ne pourrait l'être. Par ailleurs, bon nombre d'entre eux ainsi que de pays en transit ne sont pas membres de l'Organisation mondiale du commerce et ne peuvent par conséquent tirer parti des avantages offerts aux pays en développement – préférences commerciales et traitement spécial – par l'Organisation.

33. L'une des principales raisons de la marginalisation des pays en développement sans littoral est le coût élevé des transactions commerciales. Le commerce et les transports sont intimement liés. Le secteur des transports revêt une importance capitale pour le commerce international, l'intégration régionale et un développement national harmonieux. Des coûts excessifs dans ce domaine limitent considérablement l'accès aux marchés étrangers. Dans ce contexte, il a été dûment pris note de la demande des pays en développement sans littoral selon laquelle les négociations actuelles sur l'accès aux marchés des produits agricoles et autres devraient accorder une attention particulière aux produits qui présentent un intérêt spécial pour les pays en développement sans littoral.

34. La lenteur du passage des frontières et la lourdeur des procédures douanières, le nombre de documents exigés et des infrastructures inadéquates, ainsi que le coût élevé des transactions bancaires sont autant de sources majeures d'inefficacité et de dépenses supplémentaires pouvant être évitées. Les transporteurs des pays en développement sans littoral, qui doivent traverser davantage de frontières et dépendent des services de transit des pays voisins, peuvent être particulièrement défavorisés, selon l'état de leurs propres procédures frontalières et de celles de leurs voisins ainsi que du niveau de coopération bilatérale, ainsi que de coopération et d'intégration régionales.

35. Les conventions internationales et les accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux sont les principaux moyens d'assurer la rationalisation, la simplification et la transparence des règles et procédures. Il faut un engagement politique solide au niveau politique pour que ces textes soient appliqués pleinement et effectivement à l'échelon national.

36. Dans la Déclaration ministérielle adoptée à l'issue de la quatrième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, qui s'est tenue à Doha en novembre 2001, les participants ont reconnu qu'il importait d'accélérer le mouvement, la mainlevée et le dédouanement des marchandises, y compris les marchandises en transit, d'accroître l'assistance technique et de renforcer les capacités dans ce domaine. La décision figurant dans la même Déclaration d'intégrer dans le programme de travail de l'OMC les problèmes des petites économies vulnérables et la question de leur pleine intégration au système commercial multilatéral constitue par ailleurs une étape encourageante pour la plupart des pays en développement sans littoral et de transit.

37. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) Il faut accélérer encore l'accession des pays en développement sans littoral et de transit à l'Organisation mondiale du commerce. À cet égard, il importe de tenir compte du degré de développement de chaque candidat lors de la procédure d'accession, notamment des besoins et problèmes particuliers découlant de son désavantage géographique. Les partenaires de développement doivent fournir une assistance dans ce domaine;

b) Dans le Consensus de Monterrey, on reconnaît combien il importe que l'accès des produits d'exportation des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit, soit renforcé et prévisible. Conformément aux engagements pris dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier dans les paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations actuelles devraient accorder une pleine attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit;

c) Il faudrait aider les pays en développement sans littoral et de transit dans le domaine de la facilitation du commerce, à la lumière de l'accord figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha, selon lequel les négociations auront lieu après la cinquième session de la Conférence ministérielle sur la base d'une décision qui sera prise, par consensus explicite, à cette session, sur les modalités des négociations;

d) Il faut redoubler d'efforts, dans le cadre des ressources financières disponibles, pour faciliter le passage des frontières, promouvoir l'utilisation de l'informatique, mettre en place des systèmes de contrôle douanier efficaces tout en simplifiant les démarches administratives et renforcer le pouvoir d'action des organismes gouvernementaux en ce qui concerne le commerce et la facilitation du commerce;

e) Les pays en développement sans littoral et de transit doivent envisager de devenir parties aux conventions et instruments internationaux ayant trait aux divers types de transport – routier, ferroviaire, fluvial et multimodal et de leur donner pleinement effet;

f) Les pays en développement sans littoral et de transit devraient créer, le cas échéant, ou renforcer les conseils ou les comités nationaux existant dans les domaines du commerce et des transports où seraient représentées les principales parties concernées, notamment le secteur privé.

Priorité 4

Mesures d'appui internationales

38. Les coûts afférents à la mise en place et à l'entretien d'un système de transport de transit efficace sont tellement élevés que les pays en développement sans littoral et de transit ne sont pas capables de les assumer seuls. Beaucoup d'entre eux comptent parmi les pays les plus pauvres. La plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement disposant de ressources limitées. Les partenaires de développement devraient jouer un rôle de premier plan dans l'appui aux programmes de développement des transports en transit. Ils devraient tenir pleinement compte des difficultés et des besoins en matière de développement propres aux pays en développement sans littoral et de transit lorsqu'ils leur fournissent une telle assistance.

38 *bis*. C'est aux pays en développement sans littoral et de transit eux-mêmes que devrait incomber au premier chef la mise en oeuvre du Programme d'action. Il est essentiel qu'ils parviennent à instaurer un environnement leur permettant de créer, d'attirer et de mobiliser efficacement des ressources afin de relever les défis qui se présentent à eux en matière de développement, notamment ceux qui découlent de l'absence de littoral.

39. Les mesures spécifiques ci-après s'imposent :

a) La communauté internationale, et notamment les organismes financiers et de développement et les pays donateurs, doivent cependant aider ces pays à faire face aux problèmes liés au transport de transit et à remplir les conditions requises en la matière, en adoptant les mesures suivantes :

i) Faciliter la création d'un environnement extérieur favorable à la réalisation complète et rapide des objectifs du présent programme d'action;

ii) Faciliter l'accès à des technologies relatives aux systèmes de transport en transit, notamment en matière d'informatique et de télématique, et encourager le transfert de ces technologies;

iii) Fournir un appui technique dans le cadre de partenariats;

iv) Encourager l'accroissement de l'investissement étranger direct en vue de contribuer au développement et de mettre à niveau l'infrastructure du transport en transit;

b) Une augmentation substantielle de l'aide publique au développement est nécessaire afin de mobiliser l'assistance financière et technique de toutes les sources et mécanismes existants, y compris le secteur privé. Les pays donateurs et les institutions financières et organismes de financement multilatéraux devraient être encouragés à poursuivre leurs efforts afin d'assurer l'application effective des engagements convenus dans le Consensus de Monterrey, en particulier aux paragraphes 41 à 43, en vue d'apporter l'assistance financière et technique requise aux pays en développement sans littoral et de transit sous forme de dons ou de prêts aux conditions les plus libérales possibles, pour répondre aux besoins identifiés dans le présent Programme d'action;

c) Les critères et méthodes utilisés pour évaluer la viabilité des projets et programmes relatifs à l'infrastructure du transport de transit et en approuver le financement devraient tenir compte des carences économiques et institutionnelles et

des besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de transit, ainsi que de la nécessité de créer des capacités supplémentaires en tenant dûment compte des perspectives de développement du trafic;

d) Il faudrait veiller tout particulièrement à offrir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique dans le domaine du renforcement des capacités institutionnelles afin d'aider les gouvernements de ces pays à prendre les mesures qui s'imposent et à instaurer des pratiques idoines en matière de transport et de transit;

e) Il conviendrait d'envisager également, le cas échéant, l'adoption de modalités de financement d'un meilleur rapport coût-efficacité et novatrices, notamment en ce qui concerne les dépenses locales et renouvelables, l'aide non liée et les arrangements relatifs aux fonds régionaux et aux autorités chargées des investissements à l'échelle régionale.

40. En matière d'assistance financière, les domaines suivants devraient être considérés comme prioritaires :

a) Les investissements devraient cibler les maillons manquants de la chaîne du transport de transit de façon à relier les pays en développement sans littoral aux réseaux routier et ferroviaire;

a *bis*) Il faudrait entretenir les infrastructures de transport en transit matérielles existantes;

a *ter*) Il faudrait construire, entretenir et remettre en état pipelines et gazoducs;

b) Il conviendrait de mettre en place des itinéraires plus économiques;

c) Il serait judicieux de développer des projets de ports secs pour les pays en développement sans littoral;

d) Il serait bon d'envisager la création de postes frontière adjacents ou d'améliorer ceux qui existent;

e) Il conviendrait d'exécuter des projets conjoints en matière de commerce et de production pour dynamiser le commerce régional et sous-régional;

f) Il faudrait remettre en état et reconstruire l'infrastructure des transports, en particulier dans les pays ou régions qui ont connu une guerre ou un conflit ou des catastrophes naturelles.

41. En matière d'assistance technique, les domaines suivants devraient être considérés comme prioritaires :

a) Promotion de la mise en oeuvre des accords bilatéraux, sous-régionaux, régionaux et internationaux en matière de transit;

b) Promotion de politiques de transport de transit libérales et adaptées au marché;

c) Facilitation de l'échange de données d'expérience relatives à l'élaboration et à la gestion des systèmes de transport de transit dans diverses régions;

d) Promotion et mise en oeuvre, s'il y a lieu, de programmes de privatisation dans le secteur des transports;

e) Élaboration de programmes de formation consacrés à des questions telles que les formalités douanières, notamment les documents à produire et les procédures de transit; l'expédition de marchandises et le dédouanement des marchandises de transit; l'entretien de l'infrastructure et du matériel; la sécurité routière; la protection de l'environnement dans le secteur du transport de transit; l'assurance des marchandises en transit ou la construction et la gestion de ports secs; et enrichissement des bases de données régionales relatives aux transports routiers;

f) Lancement de projets de facilitation du commerce visant à simplifier, rationaliser et normaliser les procédures d'importation, d'exportation et douanières et le renforcement des capacités correspondantes, en particulier en matière de ressources humaines;

g) Sensibilisation des gouvernements aux avantages de l'adhésion aux conventions internationales pertinentes;

h) Facilitation d'un plus grand accès aux marchés obligatoires et d'un plus grand partage des risques entre les organismes de financement et les secteurs public et privé.

Priorité 5

Application et évaluation

42. Le Programme d'action devrait être mis en oeuvre de concert par les pays en développement sans littoral et de transit, leurs partenaires de développement, les organismes et organisations des Nations Unies, les organisations internationales concernées telles que la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale du commerce, l'Organisation mondiale des douanes, les organisations d'intégration économique régionales et autres organisations régionales et sous-régionales intéressées.

43. La coopération régionale et sous-régionale est d'une importance fondamentale pour la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces et doit être encouragée sur la base des intérêts communs des pays sans littoral et des pays de transit. Les arrangements nécessaires doivent être pris pour assurer un suivi et une évaluation continus de l'application des accords de transit à travers un dialogue et des consultations avec les secteurs public et privé. Le secteur privé devrait activement participer à la mise en oeuvre du Programme d'action.

44. La Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes et autres organisations internationales et régionales concernées sont invitées à répondre en priorité aux demandes d'assistance technique visant à soutenir les efforts déployés sur les plans national et régional afin de promouvoir une exploitation efficace des services de transit existants, y compris le recours aux technologies de l'information et la simplification des procédures et des documents demandés.

45. La Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement doit envisager le lancement de nouveaux programmes ayant trait au commerce électronique, à la facilitation du commerce et aux échanges dans les pays en développement sans littoral et de transit. Dans le cadre de son Programme spécial en faveur des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, la CNUCED devrait poursuivre ses

analyses et continuer d'offrir une assistance technique aux pays en développement sans littoral pour les aider à résoudre leurs problèmes en matière de transport de transit dans le cadre de son mandat.

46. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire doivent être encouragées avec la participation des donateurs, de même que la coopération entre organisations sous-régionales et régionales.

47. Les commissions régionales devraient envisager, selon que de besoin, de développer ceux de leurs programmes qui cadrent avec le présent Programme d'action de manière à aider les pays en développement sans littoral et de transit à améliorer leurs systèmes de transport de transit, et les partenaires de développement devraient envisager de leur assurer l'appui financier nécessaire à cet égard. Il a été également tenu dûment compte des textes issus des réunions préparatoires régionales : le Plan d'action pour l'Afrique, le Plan d'action pour l'Asie et le Programme d'action d'Asunción.

48. Des réunions sous-régionales spéciales devraient être organisées, selon que de besoin, pour examiner les moyens de mettre en oeuvre efficacement le présent Programme d'action, conformément aux dispositions de la résolution 56/227 de l'Assemblée générale, selon qu'il conviendra. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, la Banque mondiale, la CNUCED, les commissions régionales et les autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes sont invités à aider les pays en développement sans littoral et de transit à organiser ces réunions sous-régionales.

49. L'Assemblée générale des Nations Unies est invitée à envisager d'examiner dans les détails l'application du présent Programme d'action à une date qui devra être fixée ultérieurement, conformément à sa résolution 57/270 B. Le Bureau du Haut Représentant devrait coordonner les travaux préparatoires de cet examen. La CNUCED, la Banque mondiale et les commissions régionales sont invitées à fournir l'appui opérationnel et technique nécessaire dans le cadre de ce processus.

50. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est prié de faire rapport à l'Assemblée générale, sur la base des renseignements communiqués par les États Membres et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernées, à un intervalle qui devra être déterminé par cette dernière, et sur l'état d'avancement de l'application du présent Programme d'action.

51. Conformément à la résolution 56/227 de l'Assemblée générale, il est notamment demandé au Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires d'agir en coopération et en coordination plus étroites avec les organismes des Nations Unies, en particulier ceux qui participent à des activités opérationnelles sur le terrain dans les pays en développement sans littoral et de transit, en vue de la mise en oeuvre effective du Programme d'action, conformément à la résolution 57/270 B de l'Assemblée générale. Le Bureau du Haut Représentant doit également continuer de sensibiliser les pays à l'importance de l'application du Programme d'action.

Annexe II

Déclaration d'Almaty

Nous, gouvernements participant à la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport de transit,

Réunis afin de répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral et de mettre en place un nouveau cadre de coopération en matière de transport dans les pays en développement sans littoral et de transit, compte tenu des intérêts tant des pays en développement sans littoral que des pays en développement de transit,

Rappelant la Déclaration du Millénaire¹, par laquelle les chefs d'État et de gouvernement ont reconnu les besoins et les problèmes des pays en développement sans littoral et ont exhorté les donateurs bilatéraux et multilatéraux à leur fournir une assistance financière et technique plus importante afin de répondre à leurs besoins spéciaux de développement et de les aider à surmonter les obstacles imposés par leur situation géographique en améliorant leurs systèmes de transport de transit,

Déterminés à créer, au niveau national comme au niveau mondial, un environnement propice au développement et à l'élimination de la pauvreté,

Ayant adopté le Programme d'action d'Almaty pour répondre aux besoins spéciaux des pays en développement sans littoral dans un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport de transit pour les pays en développement sans littoral et de transit,

Déclarons ce qui suit :

1. *Nous considérons* que le développement du commerce est essentiel à la croissance économique et au développement durable des pays en développement. Toutefois, la participation des pays en développement de transit sans littoral au commerce international n'est pas aussi importante qu'elle pourrait l'être;

2. *Nous reconnaissons* que si les pays en développement sans littoral n'occupent qu'une place marginale dans le système commercial mondial, c'est notamment en raison du niveau élevé des coûts de transaction. Le commerce et le transport sont indissociables. Les coûts de transport sont un facteur clef de la compétitivité commerciale internationale;

3. *Nous nous engageons* à agir pour limiter la marginalisation des pays en développement sans littoral et les intégrer davantage dans l'économie mondiale. À cette fin, nous nous efforcerons d'établir des systèmes de transport en transit efficaces aussi bien dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit;

4. *Nous considérons* que la coopération en matière de transport et de transit présente des avantages considérables aussi bien pour les pays en développement sans littoral que pour les pays en développement de transit. Nous sommes conscients que les pays de transit concernés sont eux aussi des pays en développement, qui

¹ Résolution 55/2 de l'Assemblée générale.

souvent présentent une structure économique générale similaire et sont confrontés à un manque de ressources similaire à celui des pays sans littoral;

5. *Nous réaffirmons* le droit des pays sans littoral à avoir accès à la mer et à la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit, par tous moyens de transport, conformément aux règles de droit international applicables;

6. *Nous réaffirmons également* que les pays de transit, exerçant pleinement leur souveraineté sur leur territoire, ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes;

7. *Nous reconnaissons* que la responsabilité de la mise en place de systèmes efficaces de transit incombe au premier chef aux pays en développement sans littoral et de transit. Nous les encourageons à prendre des mesures pour renforcer encore leur coopération et leur collaboration afin d'améliorer l'infrastructure physique et les aspects non physiques des systèmes de transport de transit et, à cet égard, nous soulignons le rôle de la coopération Sud-Sud;

8. *Nous soulignons* la nécessité d'accroître nettement l'aide publique au développement et les autres ressources afin de mobiliser l'assistance financière et technique provenant des sources les plus diverses et de tous les mécanismes existants, y compris du secteur privé. *Nous encourageons* les pays donateurs et les institutions multilatérales de financement et de développement à poursuivre leurs efforts pour assurer la mise en oeuvre efficace des engagements pris dans le Consensus de Monterrey, adopté à la Conférence internationale sur le financement du développement², en particulier les paragraphes 41 à 43, afin de fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique appropriée sous forme de dons ou de prêts dans les conditions les plus concessionnelles possibles pour répondre aux besoins identifiés dans le Plan d'action d'Almaty;

9. *Nous soulignons également* que le secteur privé, qui est un fournisseur de services et un utilisateur des services des systèmes de transit, est un protagoniste important dans la société et devrait contribuer de façon majeure au développement de l'infrastructure et de la capacité de production tant dans les pays en développement sans littoral que dans les pays en développement de transit;

10. *Nous notons* à quel point la simplification, la rationalisation et la normalisation des procédures et des documents de transit, ainsi que l'utilisation des technologies de l'information, ont contribué à améliorer l'efficacité des systèmes de transit, et demandons aux entités compétentes des Nations Unies et à d'autres organisations internationales, notamment la Banque mondiale, les commissions régionales, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, l'Organisation mondiale des douanes et les organisations régionales d'intégration économique, d'apporter aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance accrue dans ce domaine conformément à leurs mandats respectifs;

² *Rapport de la Conférence internationale sur le financement du développement, Monterrey (Mexique), 18-22 mars 2002* (publication des Nations Unies, numéro de vente : F.02.II.A.7), chap. I, résolution 1, annexe.

11. *Nous rappelons* la Déclaration ministérielle adoptée à la quatrième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce³, qui reconnaît qu'il importe d'accélérer le transport, la mise à disposition et le dédouanement des marchandises, y compris des marchandises en transit. Nous rappelons également la décision prise dans la même déclaration tendant à ce que l'Organisation mondiale du commerce se penche sur les questions liées au commerce des petits pays dont l'économie est vulnérable et à leur pleine intégration dans le système commercial multilatéral;

12. *Nous reconnaissons* que des coûts de transport excessifs créent un obstacle important et effectif à l'accès aux marchés étrangers. À cet égard, nous prenons note de la demande des pays en développement sans littoral tendant à ce que, lors des négociations en cours sur l'accès au marché des produits agricoles et non agricoles, on envisage d'accorder la plus grande attention aux besoins et aux intérêts des pays en développement, notamment des pays en développement sans littoral et de transit;

13. *Nous reconnaissons* l'importance d'un accès élargi et prévisible à tous les marchés pour les exportations des pays en développement, y compris des pays en développement sans littoral et de transit. Conformément aux engagements contenus dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier aux paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'Organisation mondiale du commerce, les négociations en cours devraient se concentrer sur les besoins et intérêts des pays en développement, en particulier des pays en développement sans littoral et de transit;

14. *Nous réaffirmons* notre engagement à faciliter un développement plus poussé des pays en développement sans littoral. On ne peut établir de systèmes de transport en transit efficaces et intégrer les pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale qu'en instaurant des partenariats véritables entre les pays en développement sans littoral et de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux national, bilatéral, sous-régional, régional et mondial;

15. *Nous soulignons* l'importance fondamentale d'un suivi régulier et efficace du Programme d'action d'Almaty, et nous nous engageons à cet effet. Nous prions le Haut Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de veiller à ce que la Conférence soit effectivement suivie d'effet dans le cadre de son mandat et conformément aux résolutions pertinentes de l'Assemblée générale.

³ A/C.2/56/7, annexe.

Annexe III

Motion de remerciements au peuple et au Gouvernement de la République du Kazakhstan

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 de transit,

S'étant réunie à Almaty (Kazakhstan) les 28 et 29 août 2003, à l'invitation du Gouvernement de la République du Kazakhstan,

1. *Exprime sa profonde gratitude* à S. E. M. Kassymzhomart Tokaev, Ministre des affaires étrangères de la République du Kazakhstan, pour la contribution inestimable qu'il a apportée en tant que Président à 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 de transit;

2. *Exprime sa vive gratitude* au Gouvernement de la République du Kazakhstan pour avoir rendu possible la tenue de la Conférence au Kazakhstan et pour avoir mis si gracieusement à sa disposition d'excellentes installations, ressources humaines et services;

3. *Prie* le Gouvernement de la République du Kazakhstan de transmettre à la ville d'Almaty et au peuple du Kazakhstan la reconnaissance de la Conférence pour la très généreuse et aimable hospitalité et l'accueil chaleureux et cordial réservés aux participants pendant toute la durée de leur séjour au Kazakhstan.





Assemblée générale

Distr. générale
12 mars 2007

Soixante et unième session
Point 56, b, de l'ordre du jour

Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 20 décembre 2006

[sur la base du rapport de la Deuxième Commission (A/61/425/Add.2)]

61/212. 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

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions 58/201 du 23 décembre 2003 et 60/208 du 22 décembre 2005,

Rappelant également la Déclaration du Millénaire¹ et le Document final du Sommet mondial de 2005²,

Prenant note de la Déclaration des chefs d'État ou de gouvernement du Groupe des pays en développement sans littoral³,

Rappelant la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha pour le développement⁴,

Constatant que l'absence d'accès territorial à la mer, qu'aggrave l'éloignement par rapport aux marchés mondiaux, ainsi que les coûts prohibitifs et les risques du transit, continuent de limiter considérablement les recettes d'exportation, les flux de capitaux privés et la mobilisation des ressources intérieures des pays en développement sans littoral et, partant, entravent la croissance et le développement socioéconomique global de ces pays,

Exprimant son soutien aux pays en développement sans littoral qui sortent d'un conflit, en vue de leur permettre de se relever et de reconstruire, selon les besoins, l'infrastructure politique, sociale et économique et de les aider à réaliser

¹ Voir résolution 55/2.

² Voir résolution 60/1.

³ A/C.2/61/3, annexe.

⁴ A/60/308, annexe.

leurs priorités de développement conformément aux buts et objectifs énoncés dans le Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 les pays de transit⁵,

Rappelant le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique⁶, initiative visant à accélérer la coopération et le développement économiques régionaux, étant donné que de nombreux pays en développement sans littoral et de transit se trouvent en Afrique,

Se félicitant de la tenue à Busan (République de Corée), les 10 et 11 novembre 2006, de la Conférence ministérielle sur les transports de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, à l'issue de laquelle a été adoptée la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique⁷,

1. *Prend acte* du rapport du Secrétaire général, intitulé « 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 »⁸ ;

2. *Réaffirme* que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer, ainsi que la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit par tous les moyens de transport, conformément aux règles applicables du droit international ;

3. *Réaffirme également* que les pays de transit ont le droit de prendre, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes ;

4. *Encourage* les pays donateurs et les organismes multilatéraux et régionaux de financement et de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, à apporter aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance technique et financière suffisante, sous forme de dons ou de prêts concessionnels, pour leur permettre d'appliquer les cinq priorités énoncées dans le Programme d'action d'Almaty⁵, en particulier de créer, d'entretenir et d'améliorer leurs moyens de transport et d'entreposage et autres équipements liés au transit, notamment d'ouvrir des itinéraires de remplacement et d'améliorer les communications, pour favoriser la réalisation de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux ;

5. *Réaffirme* l'importance du commerce et de la facilitation des échanges, l'une des priorités énoncées dans le Programme d'action d'Almaty, et préconise la reprise, dans les meilleurs délais, des négociations commerciales de Doha et leur aboutissement dans une optique de développement, en respectant pleinement le

⁵ Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.

⁶ A/57/304, annexe.

⁷ E/ESCAP/MCT/Rep.

⁸ A/61/302.

mandat convenu dans la Déclaration ministérielle de Doha⁹, dans le cadre adopté par le Conseil général de l'Organisation mondiale du commerce dans sa décision du 1^{er} août 2004¹⁰ et dans la Déclaration ministérielle de Hong Kong¹¹ ;

6. *Souligne* que l'aide à l'amélioration des moyens et services de transport en transit devrait être intégrée dans la stratégie générale de développement économique des pays en développement sans littoral et de transit et qu'en conséquence, les pays donateurs devraient tenir compte des exigences de la restructuration sur le long terme des économies des pays en développement sans littoral ;

7. *Rappelle* que les pays en développement sans littoral et de transit sont les premiers responsables de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, comme il est prévu aux paragraphes 38 et 38 *bis* de ce dernier ;

8. *Souligne* qu'il faut promouvoir davantage la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire avec la participation des donateurs, ainsi que la coopération entre les organisations sous-régionales et régionales ;

9. *Demande* aux organismes des Nations Unies et aux autres organismes internationaux concernés, notamment les commissions régionales, le Programme des Nations Unies pour le développement, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes, l'Organisation mondiale du commerce et l'Organisation maritime internationale, d'inscrire l'application du Programme d'action d'Almaty dans leurs programmes de travail respectifs, et les encourage à continuer de soutenir les pays en développement sans littoral et de transit, notamment par des programmes cohérents et bien coordonnés d'assistance technique au transport en transit ;

10. *Demande* au Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, conformément au mandat énoncé dans sa résolution 56/227 du 24 décembre 2001 et dans le Programme d'action d'Almaty et la Déclaration d'Almaty¹², de continuer d'agir en coopération et en coordination avec les organismes des Nations Unies, en particulier ceux qui mènent des activités opérationnelles sur le terrain dans des pays en développement sans littoral et de transit, afin d'assurer la mise en œuvre effective du Programme d'action d'Almaty, conformément à sa résolution 57/270 B du 23 juin 2003, et lui demande également d'intensifier son action en vue de l'établissement d'indicateurs efficaces permettant de mesurer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, en étroite coopération avec les organisations concernées ;

11. *Décide* de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, conformément à son paragraphe 49 ; l'examen devrait, au besoin, être précédé par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques qui soient efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand

⁹ A/C.2/56/7, annexe.

¹⁰ Organisation mondiale du commerce, document WT/L/579 et Corr.1. Disponible à l'adresse suivante : <http://docsonline.wto.org>.

¹¹ Organisation mondiale du commerce, document WT/MIN(05)/DEC. Disponible à l'adresse suivante : <http://docsonline.wto.org>.

¹² *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe II.*

nombre, et être organisé dans les limites des ressources disponibles ; les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devraient être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen ; par ailleurs, conformément au paragraphe 49, le Bureau du Haut Représentant devrait coordonner le processus préparatoire et les organismes du système des Nations Unies, dont la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Programme des Nations Unies pour le développement, les commissions régionales et les autres organisations internationales et régionales compétentes, dans les limites de leurs mandats respectifs, devraient fournir l'appui nécessaire à cet examen ;

12. *Encourage* les pays donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement, ainsi que les entités privées, à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale créé par le Secrétaire général pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty ;

13. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-deuxième session la question intitulée « 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 » ;

14. *Prie* le Secrétaire général de lui présenter, à sa soixante-deuxième session, un rapport sur les progrès accomplis dans les préparatifs de la réunion d'examen à mi-parcours.

*83^e séance plénière
20 décembre 2006*



Assemblée générale

Distr. générale
29 février 2008

Soixante-deuxième session
Point 57, b, de l'ordre du jour

Résolution adoptée par l'Assemblée générale le 19 décembre 2007

[sur la base du rapport de la Deuxième Commission (A/62/422/Add.2)]

62/204. 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

L'Assemblée générale,

Rappelant ses résolutions 58/201 du 23 décembre 2003, 60/208 du 22 décembre 2005 et 61/212 du 20 décembre 2006,

Rappelant également la Déclaration du Millénaire¹ et le Document final du Sommet mondial de 2005²,

Rappelant en outre la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha pour le développement³,

Prenant acte de la Déclaration d'Oulan-Bator adoptée lors de la Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral, tenue à Oulan-Bator les 28 et 29 août 2007⁴,

Rappelant la résolution 63/5 de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, adoptée le 23 mai 2007⁵,

Rappelant également la Déclaration ministérielle issue du débat de haut niveau de la session de fond de 2007 du Conseil économique et social, adoptée le 10 juillet 2007⁶,

¹ Voir résolution 55/2.

² Voir résolution 60/1.

³ A/60/308, annexe.

⁴ A/C.2/62/9, annexe.

⁵ Voir *Documents officiels du Conseil économique et social, 2007, Supplément n° 19 (E/2007/39)*, chap. IV, sect. A.

⁶ A/62/3 et Corr.1, chap. III, sect. C, par. 90. Pour le texte définitif, voir *Documents officiels de l'Assemblée générale, soixante-deuxième session, Supplément n° 3*.

Constatant que l'absence d'accès territorial à la mer, qu'aggrave l'éloignement par rapport aux marchés mondiaux, les coûts prohibitifs et les risques du transit limitent encore considérablement les recettes d'exportation, les flux de capitaux privés et la mobilisation des ressources intérieures des pays en développement sans littoral et, partant, entravent la croissance et le développement socioéconomique global de ces pays,

Consciente que la coopération entre pays de transit et pays en développement sans littoral permet d'améliorer les systèmes de transport en transit,

Exprimant son soutien aux pays en développement sans littoral qui sortent d'un conflit, en vue de leur permettre de se relever et de reconstruire, selon les besoins, l'infrastructure politique, sociale et économique et de les aider à réaliser leurs priorités de développement, conformément aux buts et objectifs énoncés dans le Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 les pays de transit⁷,

Rappelant le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique⁸, initiative visant à accélérer la coopération et le développement économiques régionaux, étant donné que de nombreux pays en développement sans littoral et de transit se trouvent en Afrique,

1. *Prend acte* du rapport du Secrétaire général sur l'avancement des préparatifs de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty⁹;

2. *Prend acte également* des documents finals de la Réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, tenue à Ouagadougou, du 18 au 20 juin 2007¹⁰, et de la Réunion thématique sur le commerce international et la facilitation du commerce, tenue à Oulan-Bator les 30 et 31 août 2007¹¹;

3. *Réaffirme* que les pays sans littoral ont le droit d'accès à la mer et la liberté de transit à travers le territoire des pays de transit par tous les moyens de transport, conformément aux règles applicables du droit international;

4. *Réaffirme également* que les pays de transit ont le droit de prendre, dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, toutes mesures nécessaires pour que les droits et facilités accordés aux pays sans littoral ne portent en rien atteinte à leurs intérêts légitimes;

5. *Engage* les donateurs et les organismes multilatéraux et régionaux de financement et de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, à apporter aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance technique et financière suffisante, sous forme de dons ou de prêts à des conditions de faveur, pour leur permettre d'appliquer le

⁷ Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.

⁸ A/57/304, annexe.

⁹ A/62/226.

¹⁰ A/62/256 et Corr.1, annexes I et II.

¹¹ A/C.2/62/4, annexes I et II.

Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 les pays de transit⁷, en particulier à donner à ces pays les moyens de créer, d'entretenir et d'améliorer leurs moyens de transport et d'entreposage et autres équipements liés au transit, notamment d'ouvrir des itinéraires de remplacement et d'améliorer les communications, à favoriser la réalisation de projets et programmes sous-régionaux, régionaux et interrégionaux et également à fournir une assistance technique à la facilitation du commerce ;

6. *Souligne* que le développement et l'amélioration des moyens et services de transport en transit devraient être intégrés dans le modèle de développement économique des pays en développement sans littoral et de transit et qu'en conséquence, les pays donateurs devraient tenir compte des exigences de la restructuration à long terme des économies des pays en développement sans littoral ;

7. *Rappelle* que les pays en développement sans littoral et de transit sont les premiers responsables de l'exécution du Programme d'action d'Almaty, comme il est prévu aux paragraphes 38 et 38 bis dudit programme ;

8. *Affirme* qu'il faut renforcer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire avec la participation des donateurs, ainsi que la coopération entre organisations sous-régionales et régionales ;

9. *Décide* de tenir, à New York, au cours de sa soixante-troisième session, les 2 et 3 octobre 2008 et dans les limites des ressources disponibles, des séances plénières de haut niveau d'une durée de deux jours, consacrées à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty, qui seront présidées par le Président de l'Assemblée ;

10. *Souligne* que l'examen à mi-parcours devrait donner à la communauté internationale l'occasion d'évaluer les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de convenir de l'action qu'il faudra mener pour accroître, grâce à des partenariats mondiaux, l'aide à fournir aux pays en développement sans littoral afin de faciliter leur participation effective au commerce international et à l'économie mondiale ;

11. *Prie* son Président de procéder, à sa soixante-deuxième session, à des consultations pour faciliter l'élaboration du document final de l'examen à mi-parcours et, le cas échéant, d'en arrêter les dispositions ;

12. *Prie* le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, agissant en étroite concertation avec les organismes compétents des Nations Unies, d'élaborer un projet de document final de l'examen à mi-parcours pour faciliter les consultations intergouvernementales en prenant en considération les documents finals des réunions thématiques et des réunions régionales d'examen et les rapports du Secrétaire général sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty ;

13. *Prie également* le Bureau du Haut Représentant, conformément au mandat fixé par l'Assemblée générale dans sa résolution 56/227 du 24 décembre 2001 et dans le Programme d'action d'Almaty, de coordonner les préparatifs, et prie en outre les organismes des Nations Unies, notamment la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Programme des Nations Unies pour le développement, les commissions régionales et les organisations internationales et

régionales compétentes, agissant chacun dans le cadre de ses attributions, d'apporter au processus d'examen l'appui et les éléments de fond nécessaires et, à cet égard, prend note des dispositions de l'examen à mi-parcours, prévues par le Bureau du Haut Représentant en coopération avec les principales parties intéressées ;

14. *Encourage* les donateurs et les organismes internationaux de financement et de développement ainsi que les entités privées à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale créé par le Secrétaire général pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty ;

15. *Prie* le Secrétaire général de lui soumettre, à sa soixante-troisième session, un rapport sur les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment ses recommandations, dans la perspective des préparatifs de la réunion d'examen à mi-parcours et de la voie à suivre ;

16. *Décide* d'inscrire à l'ordre du jour provisoire de sa soixante-troisième session la question intitulée « 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 ».

*78^e séance plénière
19 décembre 2007*



Assemblée générale

Distr. générale
23 juillet 2008
Français
Original : anglais

Soixante-troisième session

Point 55 b) de l'ordre du jour provisoire*

Groupe 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

Mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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

Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 62/204 de l'Assemblée générale, dans laquelle celle-ci priait le Secrétaire général de lui soumettre, à sa soixante-troisième session, un rapport sur les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment ses recommandations, dans la perspective d'examen à mi-parcours du Programme d'action, qui aura lieu les 2 et 3 octobre 2008, au cours de deux journées de réunions plénières de haut niveau pendant la soixante-troisième session. On verra dans le présent rapport que, au cours des cinq dernières années, les pays en développement sans littoral et de transit, avec l'aide des partenaires de développement, ont progressé dans l'application des mesures prévues dans le Programme d'action d'Almaty. Les partenariats destinés à répondre aux besoins particulier des pays en développement sans littoral se sont renforcés.

* A/63/150.



Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Introduction	1–4	3
II. Situation socioéconomique d'ensemble des pays en développement sans littoral.	5–12	4
III. Priorité 1. Questions fondamentales de politique de transit.	13–26	6
IV. Priorité 2. Développement et entretien des infrastructures	27–38	10
V. Priorité 3. Commerce international et facilitation du commerce.	39–51	13
VI. Priorité 4. Mesures d'appui international	52–67	19
VII. Préparation de l'examen à mi-parcours et suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty	68–76	22
VIII. Conclusions et recommandations.	77–83	25
Annexe		
Indicateurs de développement et indicateurs relatifs au transport dans les pays en développement sans littoral		27

I. Introduction

1. Après l'adoption de la Déclaration du Millénaire, qui appelait à un partenariat mondial pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral, et en application de la résolution 57/242, 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 a eu lieu à Almaty (Kazakhstan) en août 2003. Deux documents ont été adoptés : la Déclaration et le Programme d'action d'Almaty : partenariats conçus pour 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 transit¹.

2. L'objectif fondamental du Programme d'action d'Almaty est de forger des partenariats en vue de répondre aux problèmes particuliers que connaissent ces pays du fait de l'absence d'accès à la mer, de leur isolement et de leur éloignement des marchés mondiaux. Le Programme d'action définit des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires, à savoir les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, la facilitation du commerce, notamment du commerce international, les mesures d'appui internationales et l'application et l'évaluation.

3. Au cours des cinq dernières années, avec l'aide de leurs partenaires de développement, les pays en développement sans littoral et de transit ont progressé de façon appréciable dans la mise en œuvre des mesures précises convenues dans le Programme d'action d'Almaty. Les pays en développement sans littoral et de transit en Afrique, en Asie et en Amérique latine ont réussi à donner une place prioritaire, dans leur programme de développement, à la question du transport en transit. Le processus d'Almaty offre un cadre solide pour des solutions aux problèmes du transport en transit profitables à la fois aux pays en développement sans littoral et de transit. Ces pays ont accéléré la refonte de leur politique, tandis que leurs partenaires de développement augmentaient leur aide au développement. La communauté internationale a constaté que les coûts élevés du transport en transit représentaient un obstacle plus redoutable que les droits de douane de la nation la plus favorisée pour les pays en développement sans littoral. Depuis 2003, l'aspect le plus frappant de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty est le fait que les besoins particuliers des pays en développement sans littoral sont désormais largement reconnus et que leurs partenaires de développement sont beaucoup plus engagés dans le développement des moyens de transport et de la facilitation du commerce de ces pays, comme ils le sont s'agissant de l'aide, de l'allègement de la dette et de l'accès aux marchés. Les institutions multilatérales et les organismes de développement et organisations régionales prêtent une attention plus grande et accordent des ressources plus importantes à la mise en place de systèmes efficaces de transit.

¹ *Rapport de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit et des pays donateurs et institutions internationales de développement sur la coopération en matière de transport en transit, Almaty (Kazakhstan), 28 et 29 août 2003 (A/CONF.202/3), annexe I.*

4. Au paragraphe 9 de sa résolution 62/204, l'Assemblée générale décidait de tenir, au cours de sa soixante-troisième session, à New York, dans les limites des ressources disponibles, des séances plénières de haut niveau d'une durée de deux jours consacrées à l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. Au paragraphe 10 de la même résolution, l'Assemblée générale soulignait que l'examen à mi-parcours devait donner à la communauté internationale l'occasion d'évaluer les progrès accomplis, l'expérience acquise et les difficultés rencontrées au cours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et de convenir de l'action qu'il faudrait mener pour accroître, grâce à des partenariats mondiaux, l'aide à fournir aux pays en développement sans littoral afin de faciliter leur participation effective au commerce international et à l'économie mondiale.

II. Situation socioéconomique d'ensemble des pays en développement sans littoral

5. On compte 31 pays en développement sans littoral; leur population atteint 370 millions et leur superficie est de 16,3 millions de kilomètres carrés. Malgré certains progrès, les pays en développement sans littoral continuent à se heurter à de graves difficultés dans l'action qu'ils mènent pour réduire de moitié l'extrême pauvreté et élever les niveaux de vie de leur population et ils restent marginalisés, dans l'économie mondiale et dans le système commercial international. Les difficultés des pays sans littoral se font sentir dans tous les aspects de leur développement et de leur lutte contre la pauvreté, mais c'est leur impact sur l'évolution du commerce extérieur de ces pays qui est le plus grave. Les coûts de transport supplémentaires occasionnés par le transit, qui sont à la charge des pays sans littoral, entravent leurs exportations, car ce fardeau limite les exportations potentielles et les marchés où ces pays seraient assez compétitifs. Les coûts de transport élevés demeurent le principal obstacle à leur accès équitable aux marchés mondiaux et à la concurrence avec les autres pays.

6. Les coûts de transport élevés que subissent les pays en développement sans littoral dans leurs importations augmentent de leur côté les prix non seulement des articles de consommation mais également du carburant, des biens d'équipement et des intrants, ce qui alourdit le coût de la production agricole et industrielle. Les recherches faites au cours des cinq dernières années ont bien souligné la relation de cause à effet entre l'existence de services de transport adéquats et les possibilités d'un développement s'appuyant sur le commerce international, et ont mis en évidence la corrélation entre la possession d'un réseau de moyens de transport fonctionnels et la participation au système commercial mondial. Les frais de transport paralysent considérablement le commerce. La réduction des échanges commerciaux a un effet direct négatif sur le produit intérieur brut. En outre, les coûts élevés tenant à une géographie défavorable diminuent le rendement des capitaux, qui doit être assez élevé pour que les investisseurs financent un projet dans un pays donné. La structure des exportations est également un facteur important, car les coûts de transport représentent une proportion plus faible des exportations à forte valeur ajoutée que des exportations à faible valeur ajoutée. En outre, une classe plus large faite au commerce régional entraînerait, pour un pays donné, une diminution des coûts de transport moyens qu'il subit, en réduisant les distances, comme c'est le cas habituellement dans des échanges à caractère régional.

7. Malgré la persistance de ces difficultés, des progrès manifestes ont été accomplis dans le développement économique d'ensemble et la croissance des pays en développement sans littoral en tant que groupe. Ces pays ont profité d'une conjoncture économique généralement favorable depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty en 2003. La croissance économique mondiale est entraînée par les pays en développement; le commerce entre pays en développement augmente plus vite que le commerce avec les pays développés. En particulier, la croissance économique des principaux pays de transit, la Chine, le Brésil, l'Inde, la Fédération de Russie, l'Afrique du Sud et la Turquie est très rapide et les pays en développement sans littoral qui sont leurs voisins profitent des retombées de cette croissance. La croissance de la demande de matières premières a été particulièrement bénéfique à plusieurs pays en développement sans littoral.

8. Le produit intérieur brut des pays en développement sans littoral, pris ensemble, a augmenté de près de 8 % par an entre 2003 et 2006. Une croissance aussi rapide a été entraînée surtout par les cours élevés des produits de base, mais aussi par une meilleure performance de leur économie. Malgré les disparités entre pays en développement sans littoral, la croissance annuelle de leur PIB par habitant augmente, celui-ci atteignant 688 dollars en 2006 pour l'ensemble du groupe. À l'exception du Zimbabwe, tous les pays en développement sans littoral ont vu entre 2003 et 2006 leur PIB par habitant augmenter.

9. En 2006, les pays en développement sans littoral ont reçu 11,8 milliards de dollars d'investissements directs étrangers contre 8,5 milliards de dollars en 2003 et 3,9 milliards de dollars en 2000. Cette forte augmentation des investissements s'explique surtout par l'énorme apport de capitaux destinés à mettre en valeur les gisements pétroliers de la mer Caspienne, à la construction de l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan entre l'Azerbaïdjan et la Turquie, à celle de l'oléoduc Atas-Alanshankou, en Chine, et à l'exploitation, au Tchad, du gisement pétrolifère de Doba. Pris ensemble, le Kazakhstan, l'Azerbaïdjan, le Tchad et la Bolivie ont absorbé plus de 70 % des investissements directs étrangers allant à des pays en développement sans littoral. La production pétrolière était inexistante au Tchad, pays sans littoral, avant 2003, mais avec l'achèvement de l'oléoduc de 1 000 kilomètres de long reliant le Tchad au Cameroun en juillet 2003, le Tchad a commencé à produire du pétrole. Depuis, le niveau de la production de pétrole du Tchad a régulièrement augmenté pour atteindre 160 000 barils par jour en 2006. D'importants travaux de prospection se poursuivent et la production devrait nettement augmenter encore.

10. En raison de la faiblesse de leur productivité, du faible rendement des investissements et de la faible croissance de leurs exportations, les pays en développement sans littoral restent excessivement endettés. Le rapport de leur endettement extérieur à leur revenu national brut était globalement de 51,1 %, près de deux fois ce qu'était ce rapport pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. Mais des progrès sont manifestes. Le rapport de l'encours de la dette aux exportations a été ramené de 2,25 en 2003 à 1,37 en 2006. La part de la dette dans le revenu national brut a été ramenée de 64,9 % en 2003 à 51,1 % en 2006. En janvier 2007, neuf pays en développement sans littoral (la Bolivie, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Malawi, le Mali, le Niger, l'Ouganda, le Rwanda et la Zambie) avaient atteint le point d'achèvement, quatre (l'Afghanistan, le Burundi, la République centrafricaine et le Tchad) avaient atteint le point de décision et deux (le Kirghizistan et le Népal) étaient au point de prédécision de l'Initiative pour les pays

pauvres très endettés (PPTE) de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international. Cinq pays en développement sans littoral (le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Mali, l'Ouganda et le Rwanda) bénéficiaient d'un allègement de leur dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale en juillet 2006. Cependant, ces pays demeuraient vulnérables aux chocs portant atteinte à leurs exportations et demeurent dépendants d'un financement assorti de conditions très libérales et d'une gestion prudente de leur dette. L'aide internationale à la diversification des exportations, à la création de capacités institutionnelles et à l'accès aux marchés sont des conditions essentielles pour empêcher que ces pays retombent dans le piège d'un endettement extérieur excessif.

11. Pour ce qui est des tendances sociales, les pays en développement sans littoral demeurent non seulement les plus pauvres, à l'aune de leur revenu par habitant, mais la plupart se trouvent également très mal placés au regard des indicateurs de développement humain et de pauvreté. Le *Rapport 2007-2008 du PNUD sur le développement humain* montre en effet que 10 des 20 derniers pays au classement de l'indicateur du développement humain étaient des pays en développement sans littoral.

12. La croissance économique et le bien-être social dans les pays en développement sans littoral demeurent fortement dépendants de la conjoncture économique internationale et notamment du récent ralentissement de l'économie mondiale, de la crise alimentaire, de la fluctuation des prix des matières premières et de la récente crise du marché du crédit.

III. Priorité 1

Questions fondamentales de politique de transit

13. Le Programme d'action d'Almaty engageait les pays en développement sans littoral et de transit à revoir et réviser leur réglementation pour permettre une plus grande participation du secteur privé aux opérations de transport en transit, à améliorer la transparence des formalités de transit et de passage aux frontières, à rationaliser les formalités administratives, à simplifier le contrôle aux frontières, à adhérer aux conventions internationales et à développer la coopération régionale et sous-régionale.

14. Les efforts que font les pays en développement sans littoral et de transit pour adopter une politique économique cohérente et stable ont un impact positif sur leurs opérations de transport en transit. L'évolution des attitudes et des mentalités a aidé à faire que des services publics tels que les douanes, les administrations portuaires et les chemins de fer sont désormais plus orientés vers la satisfaction du client, ce qui a nettement amélioré les conditions des transports en transit.

15. L'évolution des politiques, au cours des cinq dernières années, a eu un impact direct sur les transports en transit : c'est le cas de la réforme des chemins de fer (par la commercialisation ou la privatisation), de la libéralisation des services de transit, d'une volonté de faire plus largement participer le secteur privé à la gestion des itinéraires de transit et à l'équipement du pays, de l'utilisation des données électroniques, d'un soutien institutionnel au transport en transit, de l'entrée en vigueur d'accords intergouvernementaux détaillés, du fait que de plus nombreux États ont accédé aux conventions multilatérales en matière de transit, de la plus

grande collaboration des secteurs privé et public, et d'une plus large coopération aux niveaux bilatéral, régional et international.

16. Des progrès ont été faits aussi dans la libéralisation des services de transport en transit aux niveaux national et régional. Au niveau national, on peut citer les initiatives consistant à fragmenter les monopoles ferroviaires nationaux et à ouvrir la porte à la concurrence du transport routier. Dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit, les compagnies ferroviaires nationales sont désormais en concurrence avec les opérateurs routiers. Dans beaucoup de pays, l'État fait désormais obligation à la compagnie de chemins de fer d'observer les principes du droit commercial. La privatisation des chemins de fer implique ordinairement des conditions de gestion et d'investissement en capital qui sont offertes par des consortiums entraînés par le secteur privé, qui reçoivent normalement des concessions d'exploitation de 10 ou de 20 ans.

17. En Afrique de l'Ouest, la libéralisation des services de transit s'est accélérée depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty. Le chemin de fer reliant Dakar à Bamako est exploité depuis 2003 par des intérêts privés, le consortium franco-canadien Transrail, pour une période de 25 ans, avec une option de renouvellement de 10 ans du contrat de gestion. L'Afrique du Sud a entrepris des réformes pour assurer une plus grande participation du secteur privé au développement et à l'entretien des infrastructures. En particulier, TransAfrica Concessionnaires et Bakwena Platinum Concessionnaires sont responsables de l'autoroute N4, qui relie l'Afrique du Sud au Mozambique à l'est, et l'autoroute N4, qui la relie au Botswana et à la Namibie à l'ouest. Les pays en développement asiatiques sans littoral et de transit ont également pris des mesures pour libéraliser le transit. Par exemple, la libéralisation des transports routiers entre la République démocratique populaire lao et la Thaïlande a entraîné une réduction des frais de transport pour le premier de ces pays, qui est sans littoral, de l'ordre de 30 à 40 %.

18. L'étude faite récemment par la Banque mondiale montre que la vétusté des camions et la faible utilisation des véhicules utilitaires sont des raisons bien plus critiques du niveau élevé des coûts de transport que le mauvais état des routes dans certaines régions, en particulier l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique centrale. Diverses mesures ont été prises pour améliorer la situation, notamment par des incitations fiscales. Par exemple, le Gouvernement malien a exempté les véhicules neufs pour accélérer le renouvellement du parc de camions utilisés pour le transport de marchandises entre le Mali et les pays voisins. Au Nigéria, où 80 % des camions sont dans un état de dégradation avancé, on utilise aussi des incitations fiscales pour encourager les transporteurs à renouveler leur flotte de camions. Au Sénégal, il est interdit d'importer des véhicules vieux de plus de cinq ans.

19. La libéralisation des services de transport au niveau national a eu un effet de contagion au niveau régional, dans certaines régions du monde. En Afrique orientale et australe, la fragmentation des monopoles de transport, au niveau national, a amené une libéralisation générale de la réglementation, qui autorise des opérateurs étrangers à pénétrer sur de nouveaux marchés. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a joué à cet égard un rôle moteur. La libéralisation en Afrique orientale et australe a ravivé la concurrence et amélioré l'efficacité du transport routier, forçant les chemins de fer à s'adapter et à s'améliorer. Cependant, les nouvelles concessions ferroviaires et portuaires ont souvent donné des résultats médiocres, faute de ressources et aussi faute de mécanismes de contrôle de

l'application des accords. Il faut donc aider les pays en développement sans littoral de l'Afrique à participer au mieux à la négociation des concessions.

20. Le secteur public et le secteur privé entreprennent des réformes institutionnelles. On s'efforce de renforcer la concertation entre le secteur privé et le secteur public pour éliminer les goulets d'étranglement qui existent en différents points du réseau de services de transit. Beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit ont créé des commissions de facilitation des transports et des échanges, où siègent des représentants du secteur privé et du secteur public, ainsi que des administrations s'occupant du commerce extérieur, des transports, des passages aux frontières et des douanes, des représentants du secteur privé, notamment des chambres de commerce nationales, des transitaires et autres fournisseurs de services de transport. Les organismes des Nations Unies, notamment la CNUCED et les commissions régionales, ont apporté l'assistance technique nécessaire pour créer ces commissions nationales de facilitation du transport et des échanges.

21. Le secteur privé, dans les pays en développement sans littoral, a également en plus créé des organismes professionnels tels que les associations de transporteurs routiers ou les associations de transitaires, pour créer des instances de représentation et de dialogue avec les autorités afin d'encourager la défense de leurs intérêts communs et d'améliorer la législation du transport en transit. Ces organismes professionnels sont affiliés à des fédérations régionales et sous-régionales qui représentent et encouragent les intérêts de leurs membres. Ces réformes ont aidé le secteur public et le secteur privé à assumer dans la société les rôles nouveaux qui leur sont donnés. Ces réformes ont également encouragé un climat de coopération et de collaboration entre le secteur public et le secteur privé.

22. Une réglementation efficace et la mise en place de conditions favorables sont des conditions préalables de l'efficacité du système de transport en transit. Les conventions internationales et les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les gouvernements sont les principaux instruments de l'harmonisation, la simplification, la normalisation des règles et de la documentation. Depuis l'adoption du Programme d'action, 23 pays en développement sans littoral et de transit ont accédé à 14 conventions multilatérales dans le domaine du transport en transit ou les ont ratifiées. Le Bureau du Haut-Représentant du Secrétaire général pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral, et les petits États insulaires en développement, en étroite coopération avec le Bureau des affaires juridiques et les commissions régionales, a continué à faire connaître l'importance des conventions multilatérales et a facilité le processus d'accession des pays en développement sans littoral et de transit à ces conventions. À cette fin, plusieurs conventions relatives au transit ont figuré en bonne place lors des cérémonies des traités organisées à l'ONU en 2004 et 2008.

23. Une stratégie d'amélioration des systèmes de transport en transit suppose d'abord des mesures régionales, car la coopération entre les pays sans littoral et leurs voisins de transit est essentielle pour pouvoir résoudre plusieurs aux problèmes du transit. Mais pour que cette coopération soit viable, elle doit se fonder sur les intérêts mutuels des pays sans littoral et des pays de transit. La coopération et l'intégration régionale entre les pays en développement sans littoral et de transit sont un moyen utile de mettre en commun des ressources limitées et de tirer parti des économies d'échelle possibles. Plusieurs initiatives régionales visaient à

améliorer les équipements de transport en transit, et à mieux les utiliser, au niveau régional, pour le profit des pays en développement sans littoral. À cet égard, le plan d'action à court terme du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) sur les infrastructures et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne jouent un rôle important. L'Initiative de développement spatial et des couloirs de développement s'implante en Afrique australe. Cette initiative replace le transport en transit dans le contexte plus large du développement socioéconomique, étant donné l'interdépendance du secteur des transports et d'autres secteurs économiques tels que le tourisme, l'agriculture, l'exploitation minière ou l'information. Cette initiative donne également la priorité à la recherche d'investissements directs étrangers dans la région.

24. Les communautés économiques régionales sont d'importantes institutions qui coopèrent avec les donateurs multilatéraux et bilatéraux et les institutions financières régionales à la conception et l'application de politiques d'amélioration des transports en transit. La CEDEAO (Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine coopèrent à la mise en œuvre d'un programme de facilitation du transit routier, pour fluidifier les systèmes de transport et éliminer divers obstacles non tarifaires. Les composantes du programme seront exécutées, testées et évaluées expérimentalement en 2004-2009. La mise en œuvre complète suivra en 2009. Le programme vise notamment l'harmonisation de l'application de la Convention sur le transit routier inter-États des marchandises (TRIE), afin de faciliter l'adoption d'un document douanier unique; la création d'observatoires dont le but est de repérer et de décourager les pratiques répréhensibles le long des principaux itinéraires de transit et l'ouverture de postes frontière communs pour accélérer les formalités douanières aux frontières.

25. En Amérique latine, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud cherche à consolider l'intégration physique des moyens de transport de 12 pays d'Amérique du Sud : les ponts, les routes, les voies ferrées, les voies d'eau et les gazoducs. Au cours des six années écoulées depuis le lancement du plan, une stratégie d'équipement à l'échelle du continent a été définie; elle repose sur 10 pôles géoéconomiques, autour desquels s'organiseront l'aménagement du territoire et le développement durable. Trente et un projets d'intégration ont été approuvés au titre de cette initiative et revêtiront un caractère prioritaire en 2004. Un investissement total de 1,7 milliard de dollars est prévu pour ces ouvrages d'équipement, notamment la remise en état et le revêtement des routes, le passage aux frontières et l'amélioration des ponts, ces ouvrages ayant un impact direct sur le développement des transports dans les deux pays sans littoral de la région que sont le Paraguay et la Bolivie.

26. La Communauté est-africaine, le Marché commun de l'Afrique orientale et australe, la Communauté de développement de l'Afrique australe et l'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional (TTCA) jouent un rôle de plus en plus important. Les instruments de facilitation du commerce et des transports en transit tels que le formulaire unique de déclaration des marchandises, qui est remplacé le document de transit douanier routier, le régime de garantie du cautionnement douanier, la police d'assurance automobile aux tiers et l'harmonisation des poids et des dimensions des véhicules et des redevances de transport routier en transit trouvent une large application en Afrique de l'Est. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional suit

l'application des instruments de commerce international et de transport de la COMESA le long du couloir septentrional. L'Autorité continue également à rechercher la simplification des procédures douanières et administratives et l'harmonisation des horaires d'ouverture des postes frontière et un consensus sur les projets prioritaires de développement et d'entretien des infrastructures de transport. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe encourage également la mise en place de postes frontière uniques en Afrique orientale et australe. La création de ces postes uniques progresse également entre la Zambie et le Zimbabwe à Chirundu. L'Autorité de coordination signale également une étude d'évaluation des besoins et un projet de plan pour le poste frontière de Malaba entre le Kenya et l'Ouganda, qui serait financé par l'USAID.

IV. Priorité 2

Développement et entretien des infrastructures

27. Les pays en développement sans littoral ne peuvent se développer et intégrer avec succès leur économie dans le système commercial international et l'économie mondiale que si leurs moyens de transport sont efficaces. La propagation de l'informatique dans les opérations de transport en transit améliorerait beaucoup l'efficacité des installations existantes. Mais pour atteindre cet objectif, il faut prendre les mesures voulues pour interrompre et inverser la détérioration des réseaux dans les pays en développement sans littoral et de transit. Les transports et les communications interrégionaux et les liaisons avec l'étranger facilitent l'expansion du commerce car le commerce n'est possible que si les individus et les marchandises peuvent physiquement parvenir aux zones de production et de consommation à un prix compétitif. Le développement de moyens de transport en transit fiables suppose un investissement considérable, la création de partenariats public-privé, la création de capacités, des réformes de la législation et de la réglementation et une supervision institutionnelle et administrative. La coordination des infrastructures de transport dans un pays donné est déjà une tâche difficile, et elle est plus redoutable encore quand il s'agit de franchir les frontières.

28. On dispose encore de très peu de données fiables et à jour permettant de suivre le développement des infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral. Les indicateurs du développement dans le monde établis par la Banque mondiale donnent des statistiques utiles mais parfois un peu anciennes sur les infrastructures des pays en développement sans littoral et de transit. Dans les travaux qu'il fait pour analyser les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, 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 réuni un ensemble d'indicateurs macroéconomiques et notamment des statistiques des transports et communications afin d'illustrer les progrès accomplis dans la réalisation des priorités définies à Almaty par les pays en développement sans littoral.

29. Comme le montre l'annexe statistique du présent rapport, les améliorations apportées aux infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral sont encore très minces. En 2006, leurs réseaux routiers représentaient au total 1,1 million de kilomètres, en progression par rapport à 2003 (974 000 km). Mais la qualité du réseau routier des pays en développement sans littoral est

médiocre : 33 % seulement des routes sont revêtues. L'ensemble du réseau ferré des pays en développement sans littoral représente environ 35 000 kilomètres.

30. Le fret aérien n'assure qu'une assez faible proportion du commerce extérieur des pays en développement sans littoral. Cependant, le transport aérien est important pour le transport des passagers et des touristes dans beaucoup de pays en développement sans littoral. La flotte aérienne de chacun des transporteurs, dans les pays sans littoral, est très restreinte; les lignes desservies sont dispersées et le taux d'utilisation des appareils est faible, ce qui fait que les coûts sont élevés. Les relations entre sous-régions demeurent médiocres faute d'une politique de réglementation du secteur du transport aérien. Le nombre des décollages dans les pays en développement sans littoral pris ensemble a diminué, passant de 146 139 en 2000 à 135 061 en 2006.

31. Les oléoducs sont le moyen de transport du pétrole brut et des produits pétroliers le plus économique, cet avantage étant important non seulement pour les pays exportateurs de pétrole mais aussi pour les pays importateurs. Le réseau d'oléoducs des pays en développement sans littoral pris ensemble était de 64 405 kilomètres en 2006.

32. En Afrique, les réseaux physiques laissent à désirer : le réseau africain d'équipements et de services est mal intégré et présente des lacunes. Les frais de transport sont parmi les plus élevés au monde, ce qui enchérit toutes les transactions commerciales et réduit la compétitivité sur les marchés internationaux. La route reste le moyen de transport dominant en Afrique : 90 % des transports interurbains se font par la route. Or moins d'un tiers des 2 millions de kilomètres de routes, en Afrique, sont asphaltés. La densité routière, à 6,84 kilomètres pour 100 kilomètres carrés, est bien inférieure à ce qu'elle est en Amérique latine (12 km) et à l'Asie (18 km). En Afrique, pour 10 000 habitants, il n'y a que 2,71 kilomètres de routes. La communauté de l'Afrique de l'Est est la sous-région où le réseau routier est le mieux intégré et où les tronçons manquants sont, en proportion, les moins nombreux : 523 kilomètres sur un total de 3 841 kilomètres, soit 14 %. La zone du Marché commun de l'Afrique orientale et australe est celle où les routes sont les mieux reliées entre elles, avec 2 695 kilomètres de tronçons manquants sur 15 723 kilomètres (17 %). La sous-région de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale est celle où le réseau routier est le moins intégré : 4 953 kilomètres de tronçons manquants sur 10 650 kilomètres (47 %). En outre, dans cette sous-région, le réseau routier est souvent inutilisable pendant une partie de la saison des pluies.

33. On estime qu'il existe 89 390 kilomètres de chemin de fer en Afrique; cela représente une densité de 2,96 kilomètres de voie ferrée pour 1 000 kilomètres carrés. Mais les différents éléments de ce réseau sont très mal reliés entre eux, en particulier en Afrique centrale et occidentale, et le matériel roulant est très limité, en comparaison d'autres régions du monde. Même quand ils sont liés entre eux, les réseaux ferrés des différents pays africains fonctionnent selon des règles et des normes techniques qui ne sont toujours pas harmonisées. Depuis 2003 heureusement, la communauté internationale des donateurs admet de plus en plus l'importance d'une amélioration des infrastructures si l'on veut réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement en Afrique et que ce continent participe au système commercial international. L'aide publique au développement affectée à l'équipement, en Afrique, a ainsi substantiellement augmenté.

34. La coordination du développement des moyens de transport en Asie a notablement progressé. En particulier, l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie, qui intègre 141 000 kilomètres de routes dans 32 pays, est entré en vigueur en juillet 2005; il offre une bonne base pour l'intégration, la coordination et la normalisation du réseau routier en Asie. L'Accord facilite les dons et prêts visant une amélioration des réseaux routiers asiatiques. L'amélioration et le développement de la Route d'Asie sont reconnus comme prioritaires dans l'aménagement des réseaux routiers nationaux et figurent ainsi dans les plans de développement de beaucoup de pays membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, et en particulier plusieurs pays en développement sans littoral : le Bhoutan, le Kirghizistan, la Mongolie, le Népal, l'Ouzbékistan et la République démocratique populaire lao. On estime que 25 milliards de dollars environ ont été investis en vue du développement et de l'amélioration des réseaux routiers asiatiques. En 2005 et 2006, 10 000 kilomètres de routes, en Asie, ont été améliorées en fonction de normes minimales de qualité.

35. L'Accord intergouvernemental sur le Réseau du chemin de fer transasiatique, qui couvre 81 000 kilomètres de voies ferrées dans 28 pays, a été adopté à la soixante-deuxième session de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et ouvert à la signature durant la Conférence ministérielle des transports tenue à Busan (République de Corée). L'Accord devrait rentrer en vigueur en 2008. L'application de cet accord conduira certainement à une intégration opérationnelle des différents réseaux ferrés nationaux et à une amélioration des services de transport de marchandises et de voyageurs en Asie. Les investissements dans l'équipement du Réseau du chemin de fer transasiatique sont désormais une question importante. Selon une estimation de la CESAP, 6 500 kilomètres environ, soit 8 % du Réseau ferroviaire du chemin de fer transasiatique (81 000 km) manqueraient, en particulier dans la sous-région de l'Asie du Sud-Est. La CESAP met actuellement en œuvre un projet de recensement des besoins d'investissement et des priorités de développement du Réseau du chemin de fer transasiatique.

36. En Amérique latine, l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud, qui distingue deux réseaux, le long de couloirs est-ouest et nord-sud, place la Bolivie et le Paraguay au carrefour des relations entre les côtes Atlantique et Pacifique, d'une part, et l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, d'autre part. Ces deux pays sont bien desservis par des voies fluviales intérieures et par des voies ferrées. Cependant, une très nette dégradation des équipements et divers problèmes opérationnels, dans ces deux moyens de transport, qui seraient pourtant susceptibles de dégager des réductions du coût du transport, ont fait que c'est la route qui est désormais le principal moyen de transport. Cela a alourdi les coûts de transport, réduit les marges de profit et les recettes d'exportation, tout en augmentant le coût des importations. La Bolivie met en œuvre deux grands projets routiers qui devraient être achevés en 2010 : un itinéraire entre Santa Cruz et la frontière brésilienne à Puerto, et une route reliant, à travers les Andes, la capitale, La Paz, et la frontière brésilienne à Guayaramerin. Au Paraguay, un programme de réfection des routes, pour améliorer les itinéraires entre Asunción et Pillar, et entre Asunción et San Pedro, a été mené à bien entre 2003 et 2005 avec l'aide de la Banque interaméricaine de développement. Les liaisons routières avec l'Argentine ont été améliorées par la construction d'un pont sur le Paraná entre Encarnación et Posadas. Malgré des difficultés opérationnelles, le transport fluvial demeure particulièrement important pour les exportations céréalières du Paraguay.

37. Les transports et les communications connaissent une nouvelle phase de l'évolution de leurs relations. L'utilisation de systèmes complexes de télécommunications non seulement rend plus sûres les opérations de transport, mais permet également aux opérateurs de faire circuler plus de trains ou de permettre un plus grand nombre d'atterrissages et de décollages d'appareils, ce qui permet une utilisation plus efficace de l'infrastructure et dégage des recettes plus importantes. L'échange de données électroniques permet de transmettre les documents douaniers avant l'arrivée des marchandises (par bateau, train, avion, etc.) et facilite la planification à laquelle se livrent les opérateurs de transport, les autorités portuaires, les organismes douaniers et d'autres administrations, ce qui devrait accélérer le passage en douane des marchandises et améliorer les temps de transit des navires marchands et autres moyens de transport et donc réduire le coût total du commerce international.

38. Pour ce qui est de l'équipement des télécommunications, en moyenne, en 2006, on comptait 3,2 lignes de téléphone fixe et 10,5 lignes de téléphone mobile pour 100 habitants dans les pays en développement sans littoral. Au cours des 10 dernières années, l'informatisation, en Afrique, a énormément progressé; la plupart des pays africains ont développé à partir de rien d'importants réseaux de téléphonie mobile. La densité d'appareils mobiles est ainsi passée de 1,9 à 16,8 et le pourcentage d'Africains vivant à proximité d'une station de base du GSM (système mondial de communications mobiles) est passé de 5 % en 1999 à 50 % en 2006. Mais la fracture numérique demeure très préoccupante pour les pays en développement sans littoral: ils ne comptent, en tant que groupe, que 2,9 internautes pour 100 habitants en 2006.

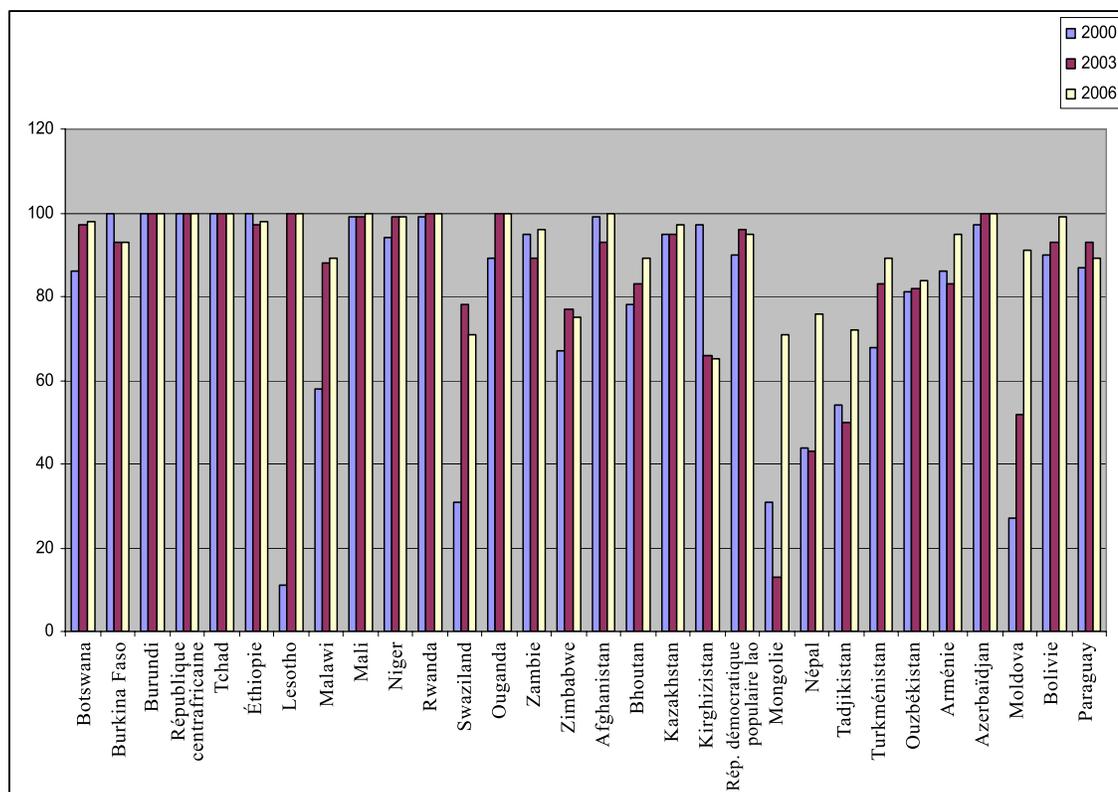
V. **Priorité 3** **Commerce international et facilitation du commerce**

39. La quantité de marchandises et de services que les pays en développement sans littoral peuvent vendre de façon compétitive sur les marchés internationaux dépend en fin de compte de ce qu'ils peuvent produire et de l'efficacité de leurs livraisons sur les marchés internationaux. Alors que l'ensemble des pays en développement sans littoral demeure marginalisé dans le commerce international des marchandises, ce qui empêche ces pays de tirer pleinement parti de la mondialisation et d'utiliser le commerce international pour réaliser leurs objectifs de développement, certains progrès, inégaux, ont été accomplis depuis 2003.

40. Comme le montre le tableau 1, plusieurs exportateurs de pays en développement sans littoral ont vu leurs termes de l'échange s'améliorer sensiblement au cours de la période considérée. Ces pays ont également profité des initiatives d'élargissement de l'accès à leurs marchés prises par l'Union européenne, le Japon, la Chine et les États-Unis d'Amérique. En particulier, les pays les moins avancés et les pays en développement africains sans littoral ont profité des dispositions préférentielles en matière d'accès aux marchés offertes par les pays développés. En 2006, plus de 91 % des exportations des pays en développement sans littoral vers les pays développés entraient en franchise de droits, contre 70 % en 2003. En 2006, la valeur des exportations des pays en développement sans littoral atteignait 68,4 milliards de dollars, contre 32,8 milliards en 2003. La forte hausse des cours mondiaux du pétrole et de l'essence fait que ce sont surtout les

exportations de pays comme l'Azerbaïdjan, la Bolivie, le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Tchad et le Turkménistan dont la part globale représente 60 % des exportations totales des pays en développement sans littoral qui ont augmenté.

Tableau 1
Exportations des pays en développement sans littoral vers les pays développés (en valeur) admises en franchise de droits pour tous les produits (sauf les armes) en 2000, 2003 et 2006



Source : CNUCED, Centre du commerce international et Organisation mondiale du commerce, objectifs du Millénaire pour le développement; objectif 8 : accès aux marchés. Indicateurs CCI-CNUCED-OMC; indicateur 38, à l'adresse suivante : www.mdg-trade.org.

41. Cependant, les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral restent insignifiants par rapport à ceux des autres pays en développement. Au cours des 10 dernières années, leur part dans les exportations et importations de marchandises dans le monde reste très faible, respectivement de 0,61 et 0,57 % en 2006. Leurs principales exportations sont des produits de base. Au début des années 80, trois quarts des exportations de l'ensemble des pays en développement étaient précisément des produits de base, mais actuellement ce sont, à 80 %, des produits manufacturés. En revanche, les pays en développement sans littoral se trouvent marginalisés par cette transformation. Ils n'ont pratiquement pas percé sur les marchés mondiaux des produits manufacturés et leur économie reste donc entraînée surtout par les exportations de produits de base et un très petit nombre de produits seulement. En même temps, le renchérissement du pétrole a compromis

l'effet de ces améliorations, les pays en développement sans littoral étant très vulnérables aux fluctuations des coûts de transport qui ont fortement augmenté récemment.

42. En juin 2008, 9 des 31 pays en développement sans littoral et 4 des 34 pays en développement de transit n'étaient toujours pas membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), ce qui les privait des avantages attachés à l'adhésion à cette organisation, et notamment le traitement spécial et différencié. La participation à l'OMC aide les pays en développement sans littoral à exercer une concurrence équitable sur les marchés internationaux et leur permet de contrecarrer les comportements discriminatoires et arbitraires, en se prévalant de règles du commerce international qui leur sont applicables quelle que soit la taille de leur économie. En devenant membre de l'OMC, ils participent aussi, dans les négociations multilatérales, à l'exercice d'interprétation, d'amélioration et de création des règles présentes et futures du commerce international. En outre, en entrant à l'OMC, ces pays s'engagent à remplir une condition essentielle, celle de la poursuite de leurs réformes, et en même temps démontrent l'acquisition de progrès tangibles et un engagement durable en faveur des principes de l'économie de marché. Alors que les avantages potentiels de la participation à l'OMC sont importants, les coûts immédiats de la satisfaction des exigences d'accession et les coûts d'ajustement faisant suite à cette accession et résultant de l'ouverture de leur propre économie, ne peuvent être méconnus.

43. L'Organisation mondiale du commerce a indiqué que ses négociations sur la facilitation du commerce étaient pour les pays en développement sans littoral une occasion importante, puisque ses membres clarifieraient et amélioreraient les articles V (Liberté de transit), VIII (Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation) et X (Publication et application des règles relatives au commerce de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce, 1994) et que cela accélérerait le transport, le dédouanement et le passage des marchandises en transit. L'article V sur la liberté de transit est d'un intérêt particulier pour les pays en développement sans littoral. Son objet premier est d'assurer la liberté de transit dans les territoires de chacun des membres de l'OMC, vers le territoire d'un autre membre, ou en provenance de celui-ci. Pour assurer cette liberté, l'article V prescrit deux obligations : a) ne pas entraver le trafic en transit en imposant des délais ou des restrictions inutiles, non plus que des frais déraisonnables; et b) en accordant la clause de la nation la plus favorisée aux marchandises en transit provenant de tous les États membres. Les négociations visent aussi à améliorer l'assistance technique et la création de capacités dans le domaine de la facilitation du commerce et à améliorer la coopération entre les autorités douanières et autres s'agissant de la facilitation du commerce et des questions douanières. Ces dernières années, des progrès ont bien été accomplis mais il n'existe pas encore d'instrument juridique. Les pays en développement sans littoral ont également fait des efforts pour renforcer leur capacité collective de négociation dans les pourparlers commerciaux de l'OMC. À ce sujet, les ministres responsables du commerce extérieur de ces pays se sont rencontrés en 2005 à Asunción (Paraguay) et ont adopté la Plate-forme commune d'Asunción pour le Cycle de Doha de négociations commerciales multilatérales, qui est la position commune du groupe dans les négociations commerciales internationales.

44. À côté de ces évolutions positives, il subsiste un certain nombre de goulets d'étranglement qui retardent la facilitation des échanges : le nombre excessif de

documents nécessaires pour chaque transaction d'exportation ou d'importation, la multiplication de postes de contrôle prévus et imprévus, le fait que les postes frontière ne sont pas adjacents, l'obligation parfois inutile de créer des convois de camions pour le passage en douane, des procédures complexes, non normalisées de dédouanement et d'inspection douanière, l'application insuffisante de l'informatique aux procédures douanières, la non-transparence des législations, réglementations et procédures sur le commerce et les douanes, le manque de capacités institutionnelles et de ressources humaines qualifiées, des services logistiques peu développés, la non-interopérabilité des systèmes de transport et l'absence de concurrence dans le secteur des services de transport en transit, la lenteur de la création ou du renforcement des comités de facilitation du commerce et des transports, ou encore le faible respect des conventions internationales sur le transport en transit. Les incertitudes qui pèsent sur la chaîne d'offre des marchandises, du fait de l'éloignement économique des marchés, compromettent l'intégration des pays en développement sans littoral dans les réseaux commerciaux internationaux, les investisseurs internationaux exigeant des livraisons « juste à temps ».

45. Bien souvent, les marchandises sont bloquées par des postes de contrôle trop nombreux; les postes de contrôle ont proliféré, au point que les arrêts involontaires rendus ainsi nécessaires s'accompagnent souvent de paiements supplémentaires officiels ou non. Il s'agit là d'une perte pour l'économie des transports. Ces postes de contrôle sont un problème particulièrement grave en Afrique. On en dénombre 69 sur les 992 kilomètres de route entre Lagos et Abidjan, 20 sur les 337 kilomètres de route entre Niamey et Ouagadougou, 34 sur l'itinéraire de 989 kilomètres allant de Lomé à Ouagadougou, 34 sur les 1 036 kilomètres de route entre Cotonou et Niamey et 37 sur les 1 122 kilomètres de route entre Abidjan et Ouagadougou.

46. Les pays en développement sans littoral demeurent très désavantagés s'agissant de l'efficacité du commerce. Les 10 pays les plus mal placés sur une liste de 178 pays classés en fonction de la difficulté des opérations commerciales sont tous des pays en développement sans littoral, aux côtés de l'Iraq et de la République du Congo. Selon le rapport de la Banque mondiale intitulé *Doing Business* et comme le montre le tableau 2, 9 des 10 pays qui se trouvent en fin de liste des pays classés en fonction du coût du transport par conteneur à l'importation et à l'exportation sont des pays sans littoral. Les pays en développement sans littoral sont également désavantagés pour ce qui est du temps nécessaire et du nombre de documents à présenter pour exporter et importer.

Tableau 2

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>		<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Nombre de documents à fournir</i>		<i>Nombre de documents à fournir</i>			
<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>	<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>		
Canada	3 Burkina Faso	11 Danemark	3 Tadjikistan		11
Estonie	3 Congo	11 Suède	3 Congo		12
Micronésie	3 Mauritanie	11 Canada	4 Érythrée		13
Panama	3 Namibie	11 Estonie	4 Fidji		13
Danemark	4 Afghanistan	12 Hong Kong, Chine	4 Kirghizistan		13
Finlande	4 Angola	12 Irlande	4 Fédération de Russie		13

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Nombre de documents à fournir</i>				<i>Nombre de documents à fournir</i>			
<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>		<i>Le moins</i>	<i>Le plus</i>			
France	4	Kazakhstan	12	Israël	4	Zimbabwe	13
Hong Kong, Chine	4	Malawi	12	Norvège	4	Azerbaïdjan	14
Norvège	4	Fidji	13	Panama	4	Kazakhstan	14
Singapour	4	Kirghizistan	13	Singapour	4	République centrafricaine	18

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Délai (en jours)</i>				<i>Délai (en jours)</i>			
<i>Le plus court</i>	<i>Le plus long</i>		<i>Le plus court</i>	<i>Le plus long</i>			
Danemark	5	Érythrée	59	Singapour	3	Érythrée	69
Estonie	5	Niger	59	Danemark	5	Rwanda	69
Singapour	5	Angola	64	Estonie	5	Afghanistan	71
Hong Kong, Chine	6	Kirghizistan	64	Hong Kong, Chine	5	Burundi	71
Luxemburg	6	Afghanistan	67	États-Unis	5	Kirghizistan	75
Pays-Bas	6	Tchad	78	Luxemburg	6	Kazakhstan	76
États-Unis	6	Ouzbékistan	80	Pays-Bas	6	Tadjikistan	83
Canada	7	Tadjikistan	82	Suède	6	Iraq	101
Allemagne	7	Kazakhstan	89	Allemagne	7	Tchad	102
Irlande	7	Iraq	102	Norvège	7	Ouzbékistan	104

<i>Qui facilite les exportations, et qui ne le fait pas?</i>				<i>Qui facilite les importations, et qui ne le fait pas?</i>			
<i>Coût (par conteneur)</i>				<i>Coût (par conteneur)</i>			
<i>Le plus faible</i>	<i>Le plus élevé</i>		<i>Le plus faible</i>	<i>Le plus élevé</i>			
Chine	390	Ouzbékistan	2 550	Singapour	367	Ouganda	2 990
Singapour	416	Azerbaïdjan	2 715	Malaisie	385	Mongolie	3 197
Finlande	420	Kazakhstan	2 730	Finlande	420	Iraq	3 400
Malaisie	432	Ouganda	2 940	Chine	430	Burkina Faso	3 522
Émirats arabes unis	462	Niger	2 945	Islande	443	Burundi	3 705
Islande	469	Rwanda	2 975	Émirats arabes unis	462	Ouzbékistan	4 050
Brunéi Darussalam	515	Tadjikistan	3 000	Norvège	468	Tadjikistan	4 500
Pakistan	515	Iraq	3 400	Hong Kong, Chine	525	République centrafricaine	4 534
Norvège	518	République centrafricaine	4 581	Danemark	540	Rwanda	4 970
Hong Kong, Chine	525	Tchad	4 867	El Salvador	540	Tchad	5 520

Source : Base de données de la Banque mondiale 2008 : *Doing Business*, www.doingbusiness.org.

47. Selon le rapport de la Banque mondiale intitulé *Doing Business*, le coût des formalités douanières et du transport représente l'élément le plus lourd du coût du commerce extérieur; cet élément de coût est supérieur aux droits de douanes à l'importation des marchandises en provenance des pays en développement sans littoral. Les formalités administratives représenteraient près de 10 % de la valeur des exportations des pays en développement. Chaque journée supplémentaire de retard dans le transport représente 0,5 % de la valeur de la cargaison des marchandises transportées par bateau ou par voie ferrée. Un quart seulement des retards sont imputables à la médiocrité des équipements. En Afrique, le coût des retards représente quatre fois le montant des droits de douane auxquels se heurtent les exportateurs africains.

48. La Banque mondiale signale aussi qu'au cours des trois dernières années, 55 pays ont entrepris au total 68 réformes pour accélérer les échanges. Ces réformes visent à réduire le nombre d'inspections, à améliorer l'application de l'informatique, à réduire les délais dans les transports intérieurs et à simplifier les formalités douanières : c'est ainsi qu'on est parvenu à réduire sensiblement les délais et à améliorer les possibilités d'exportation.

49. En 2006/07, l'Inde a introduit la possibilité de faire une déclaration douanière en ligne pour l'importation et pour l'exportation. Les navires marchands qui arrivent soumettent désormais leur manifeste de façon électronique, ce qui permet de commencer les formalités de dédouanement avant même que le navire n'accoste. Ces réformes ont aidé à réduire de sept jours les retards subis par les exportateurs et les importateurs. Le Pakistan continue à développer son système de déclaration douanière en ligne et a fait de l'évaluation des risques une priorité de la réforme de son commerce. Ces inspections sont moins fréquentes; auparavant, 100 % de la cargaison était inspecté, maintenant moins de 5 %. Les recettes douanières ont augmenté de 20 %. L'Arménie a introduit la transmission électronique des documents commerciaux, réduisant de trois jours le temps nécessaire pour préparer et soumettre les documents douaniers. L'ex-République yougoslave de Macédoine a éliminé les procédures douanières qui faisaient double emploi à ses frontières. Le temps d'attente a été réduit de 75 %. Le Brésil a amélioré son système de déclaration en ligne, réduisant de moitié le nombre de documents à produire. Les organismes qui administrent les frontières peuvent mettre en commun leurs équipes pour réduire la charge imposée aux négociants. Le Kenya a créé un système électronique de traitement des déclarations douanières. En deux ans, les retards dus au dédouanement ont diminué de moitié. À présent, presque toutes les transactions transfrontières importantes sont déclarées en ligne.

50. Plusieurs pays africains ont entrepris des réformes. L'Ouganda a étendu à un plus grand nombre de postes frontière la possibilité de déclarer les marchandises en ligne, dans l'ensemble du pays, et il relie son système à celui du Kenya. Cela accélérera le passage des marchandises en transit par le port de Mombasa en direction de l'Ouganda. Au Ghana, les retards subis au port de Tema ont été réduits de deux jours après la construction d'un nouveau terminal et la création d'un système qui n'autorise les camions à entrer dans la zone portuaire que s'ils sont prêts à charger ou décharger une cargaison. Les modifications introduites ont également réduit le temps des opérations de transit pour le Burkina Faso. La République-Unie de Tanzanie, grâce à diverses réformes, a réduit de 25 %, entre 2005 et 2006, les retards subis par les importateurs. Les douanes djiboutiennes ont modifié leurs horaires de travail et travaillent désormais pendant les fins de semaine

et les fêtes chômées. Le terminal de conteneurs, qui a changé de propriétaire, a été remis en état. L'Algérie a accéléré l'approbation des licences délivrées aux agents en douane. Le nombre de ceux-ci a augmenté et les droits de douane ont diminué de 40 %.

51. Les réformes entreprises par les pays en développement sans littoral et de transit ont rapidement donné des résultats. En moyenne, dans les pays en développement sans littoral, pris ensemble, il fallait consacrer 49 jours aux formalités d'exportation en 2007, contre 57 jours en 2006. Pour les importations, le délai est de même tombé de 72 à 56 jours pendant la même période.

VI. Priorité 4

Mesures d'appui international

52. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est admis que les incidences financières de la mise en place et de l'entretien d'une infrastructure de transport en transit fiable sont telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent seuls s'acquitter d'une tâche aussi gigantesque. Les partenaires de développement devraient par conséquent contribuer largement à l'exécution des programmes de développement du transport en transit. Or le rendement d'un tel investissement est très faible. C'est pourquoi, pour sortir de cette impasse, il faut recourir à l'aide étrangère plutôt qu'aux capitaux privés.

53. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de capitaux d'origine extérieure pour les pays en développement sans littoral. En 2006, l'APD reçue par les pays en développement sans littoral atteignait 16,1 milliards de dollars, contre 10,1 milliards de dollars en 2002. En 2006, 8 % environ de l'APD totale a été affectée au secteur des transports et au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication. L'APD totale reçue par les pays en développement de transit est passée de 20 milliards de dollars en 2002 à 34 milliards de dollars en 2006. Les pays de transit ont également alloué environ 8 % de l'APD totale qu'ils reçoivent au développement du secteur des transports, du stockage et des communications.

54. Depuis le sommet du Groupe des Huit à Gleneagles (Royaume-Uni), en 2005, l'APD consacrée au développement des infrastructures en Afrique subsaharienne a augmenté de 20 %. Elle est passée de 4,4 milliards de dollars en 2005 à 5,3 milliards en 2006 et devrait dépasser 6 milliards de dollars en 2007. En effet, la plupart des donateurs multilatéraux (notamment le Fonds africain de développement, le Fonds européen de développement et la Banque mondiale) sont à l'origine de cette forte augmentation et ces donateurs fournissent environ 78 % de l'APD consacrée au secteur des infrastructures en Afrique subsaharienne. L'Association internationale de développement (IDA) à elle seule offre actuellement 33 % de l'APD totale allouée à ce secteur. Parmi les donateurs bilatéraux, ce sont les dépenses directes du Japon et des États-Unis consacrées à des projets de création d'infrastructures qui ont le plus augmenté. Mais l'augmentation de 2 milliards de dollars observée en 2007 est encore très en deçà du besoin de financement, chiffré à 11 milliards de dollars par le rapport de la Commission for Africa (Commission pour l'Afrique) en 2005. Il faudrait encore trouver 17 milliards de dollars pour couvrir les besoins de fonctionnement et d'entretien dans les budgets nationaux pour garantir que ces infrastructures seront gérées de façon viable à terme. Au sommet de Beijing du

Forum de coopération sino-africaine d'octobre 2006, la Chine s'est engagée à fournir de son côté 1,7 milliard de dollars au cours des trois prochaines années.

55. Après une demande émanant du NEPAD, l'augmentation du financement consacré aux infrastructures à vocation régionale a été vigoureuse. Le pourcentage de l'APD allant à des projets d'infrastructures régionaux a augmenté, passant d'à peine 1 % en 2000 à plus de 5 % en 2005 (plus de 400 millions de dollars) et à plus de 10 % en 2006 (plus de 900 millions de dollars). Les organisations multilatérales assurent 95 % du financement des projets régionaux; l'IDA à elle seule en représente 44 %.

56. L'aspect le plus frappant des progrès constatés dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty depuis 2003 est la reconnaissance très générale des besoins des pays en développement sans littoral et l'engagement beaucoup plus ferme des partenaires de développement en faveur du développement des infrastructures de transport et de la facilitation du commerce, sans parler de l'aide, de l'allègement de la dette et de l'accès aux marchés. Les institutions multilatérales et les institutions de développement ainsi que les organisations régionales ont beaucoup plus prêté attention et augmenté les ressources consacrées à l'établissement de systèmes de transit efficaces.

57. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, la Banque mondiale a systématiquement élargi son programme en matière de transport, pour y faire figurer les infrastructures de transport en transit et la facilitation des échanges. Dans sa nouvelle stratégie pour le secteur des transports pour 2008-2012, elle prête une attention particulière aux besoins propres des pays en développement sans littoral, par des opérations de prêt aux niveaux régional et national, une assistance technique et des travaux de recherche analytiques. Depuis 2003, la Banque mondiale a prêté plus de 800 millions de dollars, distribués entre 30 projets relevant du Programme d'action d'Almaty.

58. Le Programme de politique des transports en Afrique subsaharienne, programme commun à la Banque mondiale et la Commission économique pour l'Afrique, met l'accent sur l'assistance technique à l'entretien des routes, aux transports routiers, à la mobilité urbaine, au commerce international et au transport ainsi qu'à la restructuration des chemins de fer. Ce programme continue à chercher à résoudre les problèmes qui se posent aux pays africains sans littoral, notamment en cherchant à achever les tronçons manquants du réseau routier transafricain, le développement d'itinéraires de transit et la réduction des obstacles non physiques.

59. Les pays en développement sans littoral ont beaucoup à gagner d'une exécution efficace, cohérente et coordonnée de l'initiative d'aide au commerce. Comme les donateurs prêtent une attention nouvelle aux questions de développement du commerce et des infrastructures et à la question de la croissance économique au sens large, le volume de l'aide affectée à l'amélioration de la capacité des pays en développement de devenir des acteurs dynamiques dans l'économie mondiale pourrait notablement augmenter. Si le taux de croissance annuelle des échanges récemment observé (6,8 %) se maintient, cela dégagera 8 milliards de dollars en 2010 et les engagements au titre de l'initiative d'aide au commerce atteindraient 30 milliards de dollars. La facilitation des échanges, l'efficacité des transports, l'amélioration de la logistique et des infrastructures intervenant dans le commerce sont des domaines prioritaires pour le financement au titre de cette initiative. Durant la période 2002-2005, cinq pays en développement

sans littoral, le Burkina Faso, la Bolivie, l'Éthiopie, l'Ouganda et la Zambie, ont figuré parmi les 25 premiers bénéficiaires de l'aide au commerce.

60. La stratégie du Programme des Nations Unies pour le développement à l'appui de cette initiative met l'accent sur l'application par les pays en développement d'une stratégie visant à améliorer la concordance entre les politiques commerciales et de développement, d'une part, et l'amélioration de la gouvernance et de la planification et de la coordination de l'aide par les donateurs, d'autre part. L'évaluation des besoins d'aide au commerce est en cours au Kazakhstan, au Kirghizistan, en Mongolie et en Ouzbékistan et est prévue en Azerbaïdjan, au Tadjikistan et au Turkménistan ainsi que dans les pays de l'Union douanière de l'Afrique australe et au Paraguay. L'objectif de l'évaluation des besoins d'aide au commerce est de recenser un ensemble de recommandations à appliquer et de projets d'assistance technique à réaliser pour améliorer la capacité productive et le desserrement des autres contraintes pesant sur l'offre, et à créer une capacité commerciale tout en cherchant à améliorer le développement humain et à réduire la pauvreté.

61. La Banque asiatique de développement signale que des progrès appréciables ont été faits dans le secteur de facilitation des échanges relevant de la Coopération économique régionale pour l'Asie centrale, notamment : a) l'harmonisation et la modernisation des procédures douanières; b) la signature d'accords de coopération bilatérale en matière de transit, signés en 2005 par le Kirghizistan et le Tadjikistan, l'Azerbaïdjan et la Chine; c) des projets pilotes menés par le Kazakhstan et le Kirghizistan en vue d'un contrôle commun des douanes au poste frontière de Kodai-Akzol; d) le lancement du site Web du programme de facilitation des échanges de la Communauté économique régionale pour l'Asie centrale; et e) des services consultatifs sur le financement du commerce, en faveur des banques de la région, assortis de garanties financières pour faciliter les transactions commerciales internationales.

62. L'Organisation mondiale des douanes met au point et tient à jour des instruments et des recommandations visant à simplifier les procédures douanières. En particulier, la Convention révisée de Kyoto sur la simplification et l'harmonisation des procédures douanières pose les principes d'une réforme et d'une modernisation des douanes. Depuis son entrée en vigueur en février 2006, le nombre de parties contractantes a atteint 53 dont 7 pays en développement sans littoral.

63. La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe a continué à encourager la coopération régionale en vue du développement coordonné des réseaux routier et ferroviaire, du réseau de voies d'eaux intérieures et des transports intermodaux, par des accords légalement contraignants relatifs à un réseau dans le cadre des projets TEM (autoroute transeuropéenne) et TER (chemin de fer transeuropéen). Le plan directeur de ces deux projets définit, dans 21 pays d'Europe centrale, orientale et sud-orientale, l'ossature des réseaux d'autoroutes et de voies ferrées; il établit un ordre de priorité entre 491 projets dont le coût total est estimé à 102 milliards d'euros.

64. Entre 2003 et 2006, les cinq commissions régionales se sont employées à réaliser le projet de création de capacités pour le développement des liaisons interrégionales, à l'aide d'un financement fourni par le Compte pour le développement. Le projet CEE-CESAP porte principalement sur les liaisons euro-

asiatiques et celles qui desservent les pays en développement sans littoral de l'Asie centrale, du Caucase et de l'Europe orientale.

65. Le Système douanier automatisé, mis en place par la CNUCED, qui est conçu pour accélérer les formalités douanières en les informatisant profite aux pays en développement sans littoral et de transit. Le nouveau système informatisé, le « Système douanier automatisé mondial », est en cours d'introduction dans beaucoup de pays en développement sans littoral et de transit.

66. L'itinéraire Europe-Caucase-Asie, lancé par l'Union européenne, apporte une impulsion au développement des infrastructures de transport et au développement économique des pays participants, qui sont l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, Moldova, l'Ouzbékistan, la Roumanie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ukraine. Ce projet a continué à promouvoir la coopération régionale pour attirer et faciliter les investissements des institutions financières internationales ou d'intérêts privés. Un réseau d'infrastructures de base est mis en place dans cette région Europe-Caucase-Asie, et en particulier un réseau routier, regroupant des routes dont le profil ou le débit sont très variables, et qui vise à accélérer le transit international et national des marchandises entre grandes villes. Ce programme prévoit des capacités institutionnelles et un soutien technique à l'exécution d'ouvrages prioritaires.

67. La Banque interaméricaine de développement a augmenté les crédits qu'elle affecte à l'amélioration de l'administration publique et en particulier de l'infrastructure routière en Bolivie et au Paraguay, pour assurer une meilleure intégration régionale, par la réfection et l'entretien des routes le long d'itinéraires qui constituent un réseau intégré.

VII. Préparation de l'examen à mi-parcours et suivi de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

68. Le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays sans littoral a été invité par l'Assemblée générale, dans sa résolution 61/212, à assurer la coordination d'ensemble et la mobilisation en vue de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. En étroite consultation avec les organismes des Nations Unies et autres organisations internationales compétentes, il a mis en place un cadre pour cet examen à mi-parcours. Par la suite, l'Assemblée générale a pris note de ce cadre opérationnel de l'examen à mi-parcours dans sa résolution 62/204. Son objectif est d'organiser l'examen de façon à dégager des résultats pratiques susceptibles d'être suivis aux niveaux mondial, régional, sous-régional et national pour accélérer encore la mise en œuvre du Programme d'Almaty. Les évaluations thématiques et régionales sont les éléments constitutifs d'un processus préparatoire qui devrait conduire à l'examen à mi-parcours de haut niveau.

69. Les coûts élevés du transport en transit et les longs retards qu'il implique, sont à la fois le symptôme et le résultat de facteurs négatifs, qui relèvent de deux grandes catégories, à savoir les goulets d'étranglement matériels et des obstacles non matériels. Pour évaluer les progrès faits dans ces domaines, deux réunions thématiques ont été convoquées dans le cadre de la préparation de l'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty. La première, qui portait sur le développement de l'infrastructure de transport en transit, a eu lieu à Ouagadougou

du 18 au 20 juin 2007. Plus de 130 participants, ministres ou hauts fonctionnaires de pays donateurs, de pays en développement sans littoral et de transit et d'organismes des Nations Unies, d'institutions financières internationales et organismes de développement et d'organisations régionales et sous-régionales ont participé à la réunion et adopté un document final (A/62/256 et Corr.1) qui comprend une analyse du développement des infrastructures dans l'ensemble des pays sans littoral et propose des recommandations pratiques.

70. La deuxième réunion thématique, sur le commerce international et la facilitation du commerce, a eu lieu à Oulan-Bator, les 30 et 31 août 2007. Elle a été précédée par deux jours de consultations des pays en développement sans littoral sur les questions relatives à leur participation efficace et coordonnée aux négociations commerciales multilatérales de l'OMC, en particulier sur la facilitation du commerce. Plus de 150 participants, originaires de 27 pays en développement sans littoral et de 30 pays de transit ou donateurs, et de représentants de nombreux organismes des Nations Unies, organisations internationales et sous-régionales ont participé à cette réunion thématique. Les débats ont permis de faire le bilan des progrès accomplis jusqu'à présent et de formuler des recommandations sur les mesures à prendre dans le domaine du commerce international et de la facilitation du commerce. Le document issu de cette réunion (voir A/C.2/62/4, annexe) affirme l'urgence, pour les pays en développement sans littoral et de transit, de mettre en œuvre des mesures de facilitation des échanges et appelle à un engagement politique plus ferme.

71. La réunion régionale d'examen euro-asiatique a été organisée conjointement par le Bureau du Haut-Représentant, par la CEE et par la CESAP au siège de la CESAP, à Bangkok, les 22 et 23 avril 2008. Une cinquantaine de hauts fonctionnaires de pays asiatiques et européens sans littoral ou de transit et de représentants de pays donateurs et d'organismes des Nations Unies et autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes ont participé à cette réunion régionale d'examen. Le document issu de la réunion recense les progrès et les obstacles que l'on constate dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, donne des recommandations pratiques et indique des activités à réaliser pour renforcer l'harmonisation des régimes juridiques, faciliter l'adoption d'une démarche intégrée en fait de facilitation du commerce et des transports, pour l'élimination des goulets d'étranglement matériels et non matériels, et la promotion de programmes cohérents de formation, l'établissement de comités nationaux de facilitation du transit et des échanges, la réalisation des tronçons manquants, l'organisation d'itinéraires de transport multimodal et intégré, et des services logistiques ainsi que la mobilisation de ressources intérieures et extérieures.

72. La réunion régionale africaine a eu lieu du 18 au 20 juin 2008 à Addis-Abeba au siège de la Commission économique pour l'Afrique. Elle a été précédée par un séminaire d'une journée sur les conventions multilatérales sur le commerce de transit, qui figuraient lors de la cérémonie des traités en 2008. Cette réunion, consacrée à l'Afrique, a rassemblé plus de 80 participants venant de la plupart des pays en développement sans littoral et de transit de ce continent ainsi que de pays donateurs et d'organisations internationales régionales et sous-régionales. La réunion a adopté un document final qui renferme plusieurs mesures pratiques dont l'objectif est notamment d'assurer une mise en œuvre uniforme et efficace des instruments régionaux et sous-régionaux, de réduire les délais dans les ports et aux postes de douane, qui alourdissent considérablement les coûts du transit, améliorer

la participation des associations professionnelles nationales et régionales compétentes en matière de facilitation du transit, renforcer la capacité des gouvernements de concevoir et appliquer des accords de partenariat public-privé en général, et en particulier de créer des mécanismes appropriés de contrôle pour suivre la mise en œuvre des concessions ferroviaires et autres et améliorer la structure générale des installations aux postes frontière et réaliser des installations communes. Le Bureau du Haut-Représentant, la Commission économique pour l'Afrique, la Banque mondiale, la Banque africaine de développement et l'Union africaine ont été invités à soutenir tout ce qui est fait pour élaborer et conclure un accord intergouvernemental sur la Route transafricaine.

73. La réunion régionale latino-américaine a été organisée par la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes et le Bureau du Haut-Représentant, à Buenos Aires, le 30 juin 2008. Elle a rassemblé 31 fonctionnaires de pays en développement sans littoral et de transit d'Amérique latine et représentants des organismes des Nations Unies, institutions financières internationales et organismes de développement compétents

74. Pour préparer l'examen à mi-parcours, plusieurs réunions préparatoires avaient été convoquées, afin d'attirer l'attention sur ce processus international. Ce sont notamment : 1) l'atelier commun au Bureau du Haut-Représentant et de la Banque mondiale sur les indicateurs de performance logistique dans l'optique du suivi de l'application du Programme d'action d'Almaty, au cours duquel on a examiné les aspects économiques des problèmes des pays sans littoral, les avantages que les pays de transit retirent de la fourniture de services de transit aux pays voisins sans littoral, les systèmes publics de suivi de la performance des couloirs commerciaux, les régimes du transit et les normes mondiales à ce sujet; 2) la réunion spéciale OMC-Bureau du Haut-Représentant, qui a porté sur la facilitation des échanges et l'aide au commerce au profit des pays en développement sans littoral et au cours de laquelle on a fait le point des négociations de l'OMC sur la facilitation des échanges et les derniers développements de l'Initiative de l'aide au commerce; et 3) le Forum des investisseurs sur le climat des investissements dans les pays en développement sans littoral. La CNUCED a également organisé à Genève un séminaire sur son programme d'assistance technique dans le domaine de la facilitation du commerce. Les résultats de ces réunions devraient comporter des recommandations qui seraient examinées au cours des cinq prochaines années de l'application du Programme d'action d'Almaty.

75. Les organismes des Nations Unies ont continué à s'efforcer de mettre au point un ensemble internationalement acceptable d'indicateurs de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays sans littoral a réuni des statistiques sur les variables macroéconomiques principales, sur les investissements directs étrangers, l'aide publique au développement, la viabilité de la dette, la participation des pays sans littoral au commerce international et plusieurs indicateurs de l'infrastructure de transport et de la facilitation des échanges. Le secrétariat de la CESAP a mis au point une méthode de calcul du coût temps-distance, afin de donner une illustration quantitative du délai et du coût propres à chaque segment de l'itinéraire de transit, en particulier les points de passage des frontières, et les goulets d'étranglement qu'il faut faire sauter.

76. Plus récemment, la Banque mondiale a lancé une méthode détaillée d'examen de la performance de la chaîne d'offre, à savoir l'indicateur de performance logistique (Logistics Performance Index). Utilisant un barème en cinq points, ce nouvel indicateur permet des évaluations approfondies, dans plusieurs pays, dans sept domaines, qui font la synthèse de l'environnement logistique : a) l'efficacité du passage en douane et des autres formalités à accomplir aux frontières; b) la qualité de l'infrastructure de transport et de l'équipement informatique du point de vue de la logistique; c) la facilité et le coût des livraisons internationales; d) la compétence des organismes logistiques locaux; e) la possibilité de suivre l'acheminement des cargaisons; f) les coûts logistiques intérieurs; g) la rapidité de livraison. Ce nouvel indicateur fait la synthèse de plus de 5 000 évaluations, communiquées par des spécialistes qui font des transactions commerciales dans chaque pays sur divers aspects de la performance du transit. Le rapport annuel de la Banque mondiale intitulé « Doing Business » contient aussi des données très utiles sur la facilitation des échanges, qui mettent en évidence les délais, la multiplicité des documents nécessaires, les exigences de signatures multiples, les autorisations à obtenir et les mesures de réforme qui permettraient de résoudre ces problèmes.

VIII. Conclusions et recommandations

77. **Le coût élevé du commerce international continue à peser lourdement sur les échanges et le développement économique des pays en développement sans littoral. Les mesures qui permettraient de résoudre les problèmes du transit doivent aborder l'insuffisance de l'infrastructure, les déséquilibres commerciaux, le fait que les transports sont mal organisés et la précarité des systèmes administratifs, juridiques, réglementaires et institutionnels. Il ne fait guère de doute que faute de solutions authentiques aux difficultés qui touchent les pays en développement sans littoral, ils continueront à être marginalisés dans l'économie mondiale.**

78. **L'application du Programme d'action d'Almaty devrait encore être accélérée; il demeure en effet un cadre mondial solide pour des partenariats mondiaux cherchant à pourvoir aux besoins particuliers de pays en développement sans littoral par l'établissement de systèmes de transit viables et prévisibles. Le Programme d'action d'Almaty est avantageux à la fois pour les pays en développement sans littoral et pour leurs voisins de transit.**

79. **Depuis son adoption, la mise en œuvre du Programme d'Almaty a progressé de façon tangible. La communauté internationale reconnaît désormais que les coûts élevés du transport en transit constituent pour les pays en développement sans littoral un obstacle plus important que les effets de la clause de la nation la plus favorisée. Les pays en développement sans littoral comme les pays en développement de transit, avec l'aide de leurs partenaires de développement, ont notablement progressé au regard de toutes les priorités inscrites dans le Programme d'action d'Almaty. Les partenaires de développement reconnaissent largement les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et s'occupent plus activement du développement des infrastructures de transport, de la facilitation des échanges, de l'aide, de l'allégement de la dette et de l'accès de ces pays aux marchés. Les institutions multilatérales et les organismes de développement et les organisations régionales prêtent plus largement attention à l'établissement de systèmes**

efficaces de transit et y consacrent des ressources plus importantes. Des dispositifs de coopération régionale pour faciliter le transit ont été renforcés.

80. Comme les pays en développement sans littoral dépendent de leurs voisins pour l'accès à la mer, les systèmes de transit, pour être efficaces, supposent une coopération et une collaboration plus étroites et plus efficaces entre ces pays et leurs voisins de transit. Le rôle des organismes régionaux et sous-régionaux dans le Programme d'action d'Almaty devrait être renforcé. Les organismes des Nations Unies et les autres organisations internationales compétentes devraient apporter un soutien plus résolu aux initiatives régionales, notamment aux efforts faits pour développer des réseaux intégrés régionaux et le transport multimodal, achever les tronçons manquants, prendre des mesures de facilitation des échanges et d'informatisation en général.

81. Les réformes introduites dans les politiques du transport en transit et un large ensemble de mesures de facilitation des échanges qui ont un impact positif sur les coûts de transit devraient être facilitées à tous les niveaux. Ces mesures devraient viser notamment la libéralisation commerciale des services de transport et une amélioration des systèmes administratifs, juridiques et réglementaires et de la gestion, et une réduction des formalités administratives parfois excessives. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient continuer à s'efforcer de ratifier les conventions multilatérales existant dans le domaine du transport en transit.

82. La communauté internationale devrait élargir l'accès aux marchés des marchandises exportées par les pays en développement sans littoral pour alléger les coûts de transaction, qui sont élevés du fait du handicap géographique dont souffrent ces pays. Une augmentation de l'assistance technique qui devrait être fournie immédiatement devrait être accordée aux pays en développement sans littoral pour qu'ils puissent participer au mieux aux négociations commerciales multilatérales de l'OMC en particulier celles qui ont trait à la facilitation des échanges.

83. L'aide publique au développement reste la principale source d'investissements pour la création d'infrastructures de transport dans les pays en développement sans littoral. Les pays donateurs, les institutions financières internationales et organismes de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, sont invités à augmenter les ressources financières qu'ils consacrent aux projets de développement des infrastructures de transport de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit. Il faut prêter spécialement attention aux problèmes des pays en développement sans littoral dans le contexte de l'Initiative d'aide au commerce.

Annexe

Indicateurs de développement et indicateurs relatifs au transport dans les pays en développement sans littoral

Tableau 1
Produit intérieur brut et croissance du produit intérieur brut, 2000-2006

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Évaluation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.U.)</i>			<i>PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)</i>	<i>Croissance annuelle moyenne du PIB</i>		
	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000-2003</i>	<i>2003-2005</i>	<i>2006</i>
Afghanistan	2 539	3 666	5 105	319	13,03	11,96	11,10
Arménie	1 463	2 069	3 563	2 128	12,25	21,35	16,93
Azerbaïdjan	3 835	5 179	9 701	2 362	10,53	18,02	34,47
Bhoutan	466	591	729	1 422	8,24	6,63	8,48
Bolivie	7 047	7 544	8 510	1 101	2,30	4,10	4,10
Botswana	5 774	6 834	8 227	4 755	5,78	7,51	4,15
Burkina Faso	4 932	5 905	7 057	416	6,19	6,24	5,88
Burundi	970	1 023	1 143	114	1,79	2,61	6,13
Éthiopie	14 446	15 199	20 985	164	1,71	11,71	10,64
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 215	4 173	4 702	3 096	-0,33	4,09	4,00
Kazakhstan	20 594	28 058	37 305	5 043	10,86	9,64	10,60
Kirghizistan	1 006	1 134	1 244	536	4,07	3,38	2,64
Lesotho	867	939	1 022	725	2,69	3,51	1,59
Malawi	3 071	3 183	3 756	164	1,20	4,28	8,52
Mali	3 742	4 699	5 335	498	7,89	4,18	4,61
Moldova	1 380	1 684	2 021	876	6,86	7,44	3,96
Mongolie	1 251	1 398	1 658	1 076	3,77	8,87	0,06
Népal	5 738	6 225	6 759	290	2,75	3,24	1,87
Niger	3 126	3 671	4 047	247	5,50	3,19	3,53
Ouganda	7 152	8 479	10 124	346	5,84	6,02	6,22
Ouzbékistan	14 469	16 426	20 660	598	4,32	7,42	8,99
Paraguay	5 853	6 200	6 906	1 514	1,94	3,50	3,99
République centrafricaine	1 453	1 338	1 430	333	-2,71	1,74	3,25
République démocratique populaire lao	1 593	1 887	2 323	599	5,81	7,11	7,30
Rwanda	2 646	3 107	3 523	242	5,50	4,92	3,01
Swaziland	1 185	1 268	1 337	2 399	2,28	2,07	1,21
Tadjikistan	1 091	1 472	1 854	424	10,50	8,50	6,98
Tchad	2 172	3 004	4 485	634	11,42	20,47	2,87
Turkménistan	2 413	2 606	3 251	1 327	2,60	6,99	8,98

	Évaluation du PIB à prix constants (1990) (millions de dollars É.U.)			PIB par habitant (prix courants) (dollars É.-U.)	Croissance annuelle moyenne du PIB		
	2000	2003	2006		2000-2003	2003-2005	2006
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Zambie	4 002	4 523	5 354	938	4,16	5,67	6,02
Zimbabwe	9 267	7 743	6 895	133	-5,81	-3,28	-4,80
Pays en développement sans littoral	139 758	161 227	201 011	688	4,88	7,49	7,91
Pays en développement^a	6 056 110	6 859 864	8 377 110	2 310	4,24	4,50	7,00

Sources : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, *National Accounts Main Aggregates Database*, <http://unstats.un.org/unsd/snaama/introduction.asp> (consulté le 10 février 2008). Calculs des taux de croissance effectués par le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement.

^a Non compris les pays de la Communauté d'États indépendants.

Tableau 2
**Versements d'aide publique au développement et aide totale des donateurs
pour le transport, le stockage et les communications**

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
Afghanistan	1 300	2 171	3 000	35,69	0,21	236,01	267,63
Arménie	293	254	213	3,28	40,01	1,06	67,17
Azerbaïdjan	349	176	206	1,18	0,06	0,11	3,31
Bhoutan	73	78	94	10,17	9,71	16,13	4,16
Bolivie	680	770	581	5,38	31,13	51,06	4,99
Botswana	37	47	65	0,67	0,31	0,53	0,33
Burkina Faso	471	624	871	13,98	1,57	252,81	5,76
Burundi	172	362	415	52,83	0,04	0,05	31,26
Éthiopie	1 297	1 806	1 947	14,66	35,94	185,37	374,72
Ex-République yougoslave de Macédoine	275	250	200	3,21	13,69	0,09	2,30
Kazakhstan	188	268	172	0,25	154,10	0,19	0,51
Kirghizistan	186	261	311	11,77	22,19	1,09	6,60
Lesotho	76	96	72	4,02	0,91	17,49	16,61
Malawi	376	501	669	30,47	5,20	22,27	34,06
Mali	466	568	825	13,44	25,22	2,66	0,98
Moldova	142	120	228	6,03	0,02	0,08	0,06
Mongolie	208	255	203	7,79	34,28	12,61	28,16
Népal	361	428	514	6,25	30,47	6,41	67,37
Niger	297	541	401	11,00	33,25	10,77	32,79
Ouganda	710	1 194	1 551	16,92	57,17	4,30	45,85
Ouzbékistan	189	246	149	0,87	0,00	12,57	0,13
Paraguay	57	22	56	0,61	„	0,39	2,14
République centrafricaine	60	110	134	9,02	27,97	68,77	74,68
République démocratique populaire lao	278	270	364	12,14	58,46	42,78	24,13
Rwanda	354	486	585	23,63	1,20	22,50	47,33
Swaziland	22	22	35	1,30	0,83	0,08	0,06
Tadjikistan	168	243	240	8,82	0,01	0,12	36,67
Tchad	228	329	284	5,47	111,06	0,23	0,01
Turkménistan	41	37	26	0,26	„	1,18	„
Zambie	639	1 125	1 425	14,30	44,97	5,02	59,96

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É.-U.)</i>			<i>Ratio APD/RNB (pourcentage)</i>	<i>Aide total des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É.-U.)</i>		
	<i>2002</i>	<i>2004</i>	<i>2006</i>	<i>2006</i>	<i>2000</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
Zimbabwe	199	186	280	„	0,28	0,82	0,83
Pays en développement sans littoral	10 192	13 846	16 116		740,24	975,56	1 240,56
Pays en développement de transit	19 933	21 881	34 062		3 483,51	2 648,39	2 846,50

Abréviations : APD, aide publique au développement; RNB, revenu national brut,

Sources : Richard Manning, Comité d'aide au développement de l'OCDE, *Coopération pour le développement, Rapport 2007* (Paris, 2008), tableau 25, et *Base de données en ligne du Système de notification des pays créanciers (SNPC) sur les activités d'aide*, <http://www.oecd/dac> (consulté le 1^{er} avril 2008).

Tableau 3
Niveau d'endettement et allégement de la dette au titre de l'initiative PPTE

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Ratio dette/exportations (pourcentage)</i>		<i>Ratio dette/PIB (pourcentage)</i>		<i>Allégement de la dette au titre de l'initiative PPTE, février 2008 [millions de dollars É.-U. (VAN)]</i>
	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2008</i>
Afghanistan	..	4,12	..	21,1	546
Arménie	2,58	2,06	61,0	32,0	
Azerbaïdjan	0,67	0,30	25,3	11,1	
Bhoutan	3,66	2,04	78,8	75,9	
Bolivie	3,63	1,37	74,5	49,0	175
Botswana	0,18	0,09	6,8	4,1	
Burkina Faso	5,41	2,60	40,6	18,5	725
Burundi	35,25	24,04	230,1	162,2	864
Éthiopie	14,65	2,29	91,3	17,5	2 446
Ex-République yougoslave de Macédoine	1,36	1,11	40,6	42,8	
Kazakhstan	1,76	1,83	78,3	103,4	
Kirghizistan	3,48	2,99	109,0	85,6	
Lesotho	1,46	0,97	54,9	35,8	
Malawi	5,90	1,57	130,0	27,2	1 278
Mali	3,36	1,06	74,1	26,0	707
Moldova	2,46	2,30	87,7	64,3	
Mongolie	2,39	0,94	102,5	47,4	
Népal	4,78	4,49	50,0	37,8	
Niger	5,88	1,49	76,2	22,1	853
Ouganda	8,07	1,26	74,1	13,6	1 349
Ouzbékistan	1,54	0,69	49,1	22,7	
Paraguay	2,60	1,80	58,2	36,9	
République centrafricaine	8,11	8,50	87,0	68,4	583
République démocratique populaire lao	6,11	3,41	108,5	98,6	
Rwanda	24,42	3,04	93,0	16,9	872
Swaziland	0,24	0,26	20,6	20,4	
Tadjikistan	1,45	0,82	78,7	42,5	
Tchad	2,65	0,47	70,2	34,2	214
Turkménistan	0,48	0,17	29,5	8,9	

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, février 2008 [millions de dollars É.-U. (VAN)]
	2003	2006	2003	2006	2008
<i>Pays en développement sans littoral</i>					
Zambie	6,93	0,63	162,5	23,9	3 279
Zimbabwe	2,68	2,40	62,2	..	
Pays en développement sans littoral	2,25	1,37	64,9	51,1	13 891
Pays en développement de transit	1,33	0,70	30,8	20,2	14 160
Pays à faible revenu et à revenu intermédiaire	1,37	0,82	37,3	26,4	45 512

Abréviations : PPTE = Initiative en faveur des pays pauvres très endettés; RNB = revenu national brut; VAN = valeur actualisée nette à la fin de 2006, calculée par la Banque mondiale.

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde en ligne 2008* (Washington, 2008), tableaux 1, 4, 4.4, 6.8, et 6.9 et *WDI and GDF Online* (anglais seulement), <http://www.worldbank.org> (consulté le 23 avril 2008). Pays classés par revenu, ibid.

Tableau 4
Commerce international de marchandises – exportations et importations

	<i>Exportations</i>				<i>Importations</i>			
	<i>Millions de dollars É.-U.</i>		<i>Pourcentage des exportations mondiales</i>		<i>Millions de dollars É.-U.</i>		<i>Pourcentage des importations mondiales</i>	
	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>	<i>2003</i>	<i>2006</i>
<i>Pays en développement sans littoral</i>								
Afghanistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Arménie	670	1 004	0,01	0,01	1 235	2 194	0,02	0,02
Azerbaïdjan	2 592	6 372	0,04	0,06	2 626	5 267	0,04	0,05
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	1 651	4 223	0,02	0,04	1 684	2 825	0,02	0,02
Botswana	3 802	4 506	0,05	0,04	3 964	3 053	0,06	0,03
Burkina Faso	319	..	0,00	..	945	..	0,01	..
Burundi	66	..	0,00	..	145	..	0,00	..
Éthiopie	513	1 043	0,01	0,01	2 686	5 207	0,04	0,05
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 367	2 401	0,02	0,02	2 306	3 763	0,03	0,03
Kazakhstan	12 927	38 244	0,18	0,34	8 408	23 663	0,12	0,21
Kirghizistan	582	794	0,01	0,01	717	1 718	0,01	0,02
Lesotho	..	..	..	..	..	..	..	..
Malawi	502	668	0,01	0,01	785	1 209	0,01	0,01
Mali	1 007	..	0,01	..	1 271	..	0,02	..
Moldova	790	1 052	0,01	0,01	1 399	2 693	0,02	0,02
Mongolie	616	1 542	0,01	0,01	801	1 486	0,01	0,01
Népal	653	..	0,01	..	1 802	..	0,03	..
Niger	228	..	0,00	..	560	..	0,01	..
Ouganda	532	962	0,01	0,01	1 375	2 557	0,02	0,02
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Paraguay	1 242	1 906	0,02	0,02	2 228	5 879	0,03	0,05
République centrafricaine	66	..	0,00	..	100	..	0,00	..
République démocratique populaire lao	..	..	..	..	..	..	..	..
Rwanda	50	..	0,00	..	261	..	0,00	..
Swaziland	1 732	..	0,02	..	1 432	..	0,02	..
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Tchad	..	..	..	..	..	..	..	..
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	..	..
Zambie	980	3 770	0,01	0,03	1 574	3 074	0,02	0,03
Zimbabwe	..	..	..	..	..	..	..	..
Pays en développement sans littoral	32 886	68 489	0,47	0,61	38 305	64 589	0,53	0,57
Pays en développement de transit	935 778	1 794 712	13,36	16,08	886 136	1 620 790	12,36	14,29
Pays en développement^a	2 364 614	4 487 700	33,75	40,21	1 778 316	3 834 462	24,81	33,81
Monde entier	7006 465	11 161 783	..	..	7 167 501	11 341 309	..	..

Source : Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, base de données Comtrade de l'ONU, <http://comtrade.un.org> (consulté le 10 avril 2008).

^a Y compris les pays de la Communauté d'États indépendants.

Tableau 5
Commerce international de marchandises – exportations et importations

Pays en développement sans littoral	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)	Transport aérien, nombre de départs d'avion	
	2000/06	2000/06	2000/06	2000/06	2007	2000	2006
Afghanistan	34 782	23,7	..	1 200 (< 500 DWT)	466	..	..
Arménie	7 515	90,0	711	..	2 036	4 406	6 177
Azerbaïdjan	59 141	49,4	2 122	..	6 293	8 012	12 777
Bhoutan	..	..	..	..	..	..	..
Bolivie	62 479	7,0	..	10 000	9 218	21 566	21 978
Botswana	24 455	33,2	888	..	..	6 703	6 905
Burkina Faso	92 495	4,2	622	..	..	..	..
Burundi	12 323	10,4	..	Lac Tanganyika	..	..	..
Éthiopie	37 018	13,4	..	..	..	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	13 182	..	699	..	388	8 047	2 368
Kazakhstan	90 800	83,0	14 205	4 000	23 211	8 041	19 160
Kirghizistan	18 500	91,1	424	600	..	6 051	4 730
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..
Malawi	15 451	45,0	710	700	..	..	..
Mali	18 709	18,0	734	1 800	..	..	..
Moldova	12 737	86,3	1 075	424	1 980	3 682	4 248
Mongolie	49 250	3,5	1 810	580	..	..	..
Népal	17 280	56,9	59	..	..	..	..
Niger	18 423	20,6	..	300 (saison des pluies)	..	..	..
Ouganda	70 746	23,0	261	200	..	..	..
Ouzbékistan	81 600	87,3	4 014	1 100	10 593	30 075	21 514
Paraguay	29 500	50,8	441	3 100	..	7 556	9 807
République centrafricaine	24 307	..	..	2 800	..	..	..
République démocratique populaire lao	31 210	14,4	..	4 600	540	..	..
Rwanda	14 008	19,0	..	Lac Kivu (peu profond)	..	..	..
Swaziland	3 594	30,0	301	..	..	2 586	..
Tadjikistan	27 767	..	616	200	587	3 953	2 976
Tchad	33 400	0,8	..	Saison des pluies	250	..	..
Turkménistan	24 000	81,2	2 529	1 300	7 802	21 858	15 602
Zambie	91 440	22,0	1 273	2 250	771	..	..
Zimbabwe	92 267	19,0	..	Lac Kariba	270	13 603	6 819
Pays en développement sans littoral	1 108 369	32,9	33 494	..	64 405	146 139	135 061

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs du développement dans le monde 2008* (Washington, 2008), tableau 5.9 et *WDI and GDF Online* (anglais seulement), <http://www.worldbank.org> (consulté le 1^{er} mars 2008); United States Central Intelligence Agency, *World Fact Book, Field Listing Pipelines*, <http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2117.html> (consulté le 1^{er} février 2008).

Tableau 6
Indicateurs relatifs aux télécommunications

	Lignes téléphoniques et abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants				Utilisateurs d'Internet par 100 habitants	Investissement annuel dans les télécommunications (millions de dollars des États-Unis)	Importations d'équipements de télécommunications (millions de dollars des États-Unis)
	Lignes téléphoniques principales		Téléphonie mobile	Total			
	2000	2006	2006	2006			
<i>Pays en développement sans littoral</i>							
Afghanistan	0,1	0,3	8,1	8,4	1,7	165,1	..
Arménie	17,3	19,7	10,5	30,3	5,8	34,3	62,8
Azerbaïdjan	9,8	14,0	39,2	53,3	9,8	32,6	173,4
Bhoutan	2,2	3,8	9,8	13,5	3,6	16,9	..
Bolivie	6,1	7,1	30,8	37,9	6,2	17,7	36,4
Botswana	8,3	7,8	46,8	54,6	4,6	404,0	53,2
Burkina Faso	0,5	0,7	7,5	8,2	0,6	202,6	21,1
Burundi	0,3	0,4	2,0	2,4	0,8	..	10,1
Éthiopie	0,4	0,9	1,1	2,0	0,2	60,2	89,5
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,3	24,1	69,6	93,7	13,2	45,1	52,6
Kazakhstan	12,2	19,8	52,9	72,6	8,4	87,5	468,2
Kirghizistan	7,7	8,6	23,7	32,3	12,2	3,5	85,1
Lesotho	1,2	3,0	20,0	23,0	2,9	1,8	12,5
Malawi	0,5	0,8	1,8	2,6	0,5	..	29,0
Mali	0,4	0,6	10,9	11,5	0,6	93,9	37,3
Moldova	13,7	24,3	32,4	56,7	17,4	90,2	48,9
Mongolie	5,0	5,9	28,9	34,9	11,6	24,9	35,2
Népal	1,2	2,2	4,2	6,4	1,1	25,2	44,3
Niger	0,2	0,2	3,4	3,5	0,3	..	17,1
Ouganda	0,3	0,4	6,7	7,1	5,0	67,3	121,0
Ouzbékistan	6,7	6,7	9,3	16,0	6,3	118,5	..
Paraguay	5,2	5,3	51,3	56,6	4,1	81,5	204,6
République centrafricaine	0,3	0,3	2,5	2,8	0,3	0,1	3,1
République démocratique populaire lao	0,8	1,5	16,7	18,2	1,2	30,0	..
Rwanda	0,2	0,2	3,4	3,6	0,6	..	9,5
Swaziland	3,2	4,3	24,3	28,6	4,1	27,6	15,7
Tadjikistan	3,6	4,3	4,1	8,4	0,3	6,5	2,8
Tchad	0,1	0,1	4,7	4,8	0,6	..	..
Turkménistan	8,2	8,2	4,4	12,7	1,3	7,3	45,6
Zambie	0,8	0,8	14,0	14,8	4,2	42,5	76,4
Zimbabwe	2,2	2,6	6,5	9,1	9,3	..	..
Pays en développement sans littoral	2,7	3,2	10,5	13,7	2,9	1 686,8	1 755,5
Pays à faible revenu et à revenu intermédiaire^b	..	13,0	31,0	44,0	8,0		

Sources : Union internationale des télécommunications, *Données nationales par régions (en ligne) et indicateurs sur les télécommunications et les technologies de l'information et de la communication dans le monde*, <http://www.itu.int/ITU-D/ict/Indicators/Indicators.aspx>. (consulté le 21 avril 2008), et Division de statistique de l'Organisation des Nations Unies, *Base de données Comtrade de l'ONU*, <http://comtrade.un.org> (consulté le 14 avril 2008).

^a Ou dernière année pour laquelle des données sont disponibles.

^b Classification de la Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial, 2008* (Washington, 2008), tableau 5.10.

Tableau 7
Investissements étrangers directs, flux nets

(En millions de dollars des États-Unis)

<i>Pays en développement sans littoral</i>	2000	2003	2004	2005	2006
Afghanistan	0,17	2,01	0,62	3,61	2,08
Arménie	104,20	120,90	218,80	258,20	343,48
Azerbaïdjan	30,00	3 227,00	3 535,00	1 679,00	-601,00
Bhoutan	0,00	2,53	3,46	9,00	6,10
Bolivie	736,40	197,40	65,40	-238,60	240,10
Botswana	57,32	418,77	391,55	281,32	274,13
Burkina Faso	23,11	29,12	14,35	34,15	25,87
Burundi	11,68	-0,01	0,04	0,58	290,00
Éthiopie	134,64	465,00	545,10	221,10	364,40
Ex-République yougoslave de Macédoine	174,53	96,29	157,01	99,84	350,52
Kazakhstan	1 282,52	2 092,03	4 157,21	1 977,34	6 143,09
Kirghizistan	-2,40	45,54	175,40	42,60	182,00
Lesotho	31,50	41,90	53,30	57,30	57,00
Malawi	39,60	7,40	22,00	26,50	29,70
Mali	82,44	132,26	101,00	223,80	185,00
Moldova	127,54	73,75	148,94	198,70	222,29
Mongolie	53,70	131,50	92,90	182,30	166,50
Népal	-0,48	14,78	-0,42	2,44	-6,55
Niger	8,44	11,47	19,71	30,29	20,49
Ouganda	180,81	202,19	222,21	257,06	306,70
Ouzbékistan	75,00	70,00	187,00	88,00	164,00
Paraguay	104,10	27,40	37,70	97,80	130,30
République centrafricaine	0,84	19,44	24,80	28,63	24,29
République démocratique populaire lao	34,00	19,48	16,90	27,70	187,40
Rwanda	8,10	4,72	7,70	10,50	14,97
Swaziland	90,70	-60,90	70,60	-49,60	36,30
Tadjikistan	23,54	13,57	272,03	54,48	385,20
Tchad	114,75	712,66	495,38	612,93	700,00
Turkménistan	131,00	226,00	354,00	418,21	730,93
Zambie	121,70	172,00	364,00	380,00	350,40
Zimbabwe	23,20	3,80	8,70	102,80	40,00
Pays en développement sans littoral	3 802,66	8 520,01	11 762,39	7 117,99	11 365,68
Pays en développement de transit	105 291,23	94 779,51	118 013,09	145 472,67	169 700,66
Pays en développement	265 127,87	202 886,37	323 288,15	355 484,29	448 353,16

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* (consulté le 15 juin 2008).



Assemblée générale

Distr. générale
8 septembre 2006
Français
Original : anglais

Soixante et unième session

Point 55 b) de l'ordre du jour provisoire*

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

Résumé

Le présent rapport fait suite à la résolution 60/208 du 22 décembre 2005, dans laquelle l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur les progrès accomplis dans 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. D'après le paragraphe 50 du Programme d'action, le Secrétaire général devrait faire rapport à l'Assemblée générale, en se fondant sur les renseignements communiqués par les États Membres et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernés, sur l'application du Programme d'action d'Almaty. Le présent rapport rend compte, au moyen des données ainsi reçues, des activités entreprises par les différentes parties. Il décrit brièvement la situation économique générale dans les pays en développement sans littoral et donne des indications sur les activités lancées par les différentes parties pour répondre aux besoins particuliers de ces pays et les aider à réaliser les priorités fixées dans le Programme d'action d'Almaty.

* A/61/150.



I. Introduction

1. L'objectif fondamental 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 est de forger des partenariats en vue de répondre aux problèmes particuliers que connaissent ces pays du fait de l'absence d'accès à la mer, de leur isolement et de leur éloignement des marchés mondiaux. Le Programme d'action, qui définit des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires, à savoir les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, la facilitation du commerce, notamment du commerce international, les mesures d'appui internationales et l'application et l'évaluation par les organismes des Nations Unies, vise à mettre en place des systèmes de transport efficaces, en reconnaissant l'existence de liens entre les transports et le commerce international, et à mesurer la croissance économique. Le Programme a pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; 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; et h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

2. Au paragraphe 18 de sa résolution 60/208 du 22 décembre 2005, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de lui présenter un rapport sur les progrès accomplis dans l'application du Programme d'action d'Almaty. Lors de l'établissement du présent rapport, les États Membres de l'ONU, les organismes du système des Nations Unies et les organisations internationales, régionales et sous-régionales concernées ont été invités à faire des recommandations, et leurs communications ont servi de source d'information.

II. Situation socioéconomique générale dans les pays en développement sans littoral

3. On compte 31 pays en développement sans littoral, qui abritent une population totale de 370 millions d'habitants et s'étendent sur une superficie de 16,3 millions de kilomètres carrés. Ces pays continuent de se heurter à de graves difficultés dans les efforts qu'ils déploient pour atteindre les objectifs consistant à réduire de moitié l'extrême pauvreté et à améliorer le niveau de vie de leur population. Le *Rapport sur le développement humain de 2005* a montré que 10 des 20 pays en queue de liste étaient des pays en développement sans littoral.

4. En 2004, les pays en développement sans littoral ont atteint un taux de croissance de leur produit intérieur brut (PIB) de 6,1 %, soit une forte augmentation par rapport au taux atteint en 2003, qui était de 4,3 %. Cette croissance est essentiellement due au renchérissement des prix des produits de base qui est allé de pair avec de meilleurs résultats économiques. Cela est particulièrement vrai dans les pays exportateurs de pétrole tels que le Kazakhstan, le Turkménistan et

l'Ouzbékistan, qui comptaient pour plus de 36 % du PIB total et 50 % de l'ensemble des exportations réalisées par les pays en développement sans littoral. Malgré les énormes disparités qui existent entre eux, les pays en développement sans littoral, pris en tant que groupe, ont vu la croissance annuelle de leur PIB par habitant s'accroître, passant de 416 dollars des États-Unis en 2003 à 487 dollars en 2004. À l'exception du Zimbabwe, tous les pays en développement sans littoral ont connu une croissance positive de leur PIB par habitant.

5. En 2004, les investissements étrangers directs reçus par les pays en développement sans littoral ont atteint 12,7 milliards de dollars des États-Unis, contre 8,5 milliards en 2003. L'essor des investissements est essentiellement lié aux énormes flux de capitaux destinés aux gisements pétrolières dans la mer Caspienne, à la construction de l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan en direction de la Turquie et de l'oléoduc Atassou-Alashankou en direction de la Chine et à l'exploitation du champ pétrolier de Doba au Tchad. Les parts conjuguées du Kazakhstan, de l'Azerbaïdjan, du Tchad et de la Bolivie ont compté pour plus de 70 % du total de l'investissement étranger direct à destination des pays en développement sans littoral.

6. Les pays en développement sans littoral continuent d'accumuler une dette extérieure insoutenable, même si le ratio dette/exportations s'est réduit, qui est passée de 222 % en 2003 à 191 % en 2004. Le ratio dette/PIB était de 59 % en 2004. En juillet 2006, huit pays en développement sans littoral (Bolivie, Burkina Faso, Éthiopie, Mali, Niger, Rwanda, Ouganda et Zambie) étaient parvenus au point d'achèvement du processus engagé au titre de l'Initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPTE) de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international, trois autres (Burundi, Tchad, Malawi) se trouvaient au stade de la prise de décisions et deux (République centrafricaine et République démocratique populaire lao) attendaient qu'une décision soit prise. Cinq pays en développement sans littoral (Burkina Faso, Éthiopie, Mali, Rwanda et Ouganda) avaient bénéficié d'une réduction de leur dette au titre de l'Initiative d'allègement de la dette multilatérale en juillet 2006. Il reste que ces pays continuent d'être exposés à des chocs au niveau des exportations et sont tributaires d'un financement à des conditions particulièrement avantageuses et d'une gestion prudente de la dette. L'aide internationale destinée à favoriser la diversification des exportations, le renforcement des capacités institutionnelles et l'accès aux marchés sont essentiels pour éviter que ces pays ne retombent dans le piège de la dette extérieure.

7. Les résultats économiques médiocres des pays en développement sans littoral témoignent des effets directs et indirects des facteurs géographiques sur les variables macroéconomiques. Leur commerce maritime dépend inévitablement du transit par d'autres pays. Les passages frontaliers supplémentaires et les distances excessives vers les principaux marchés, se conjuguant à des procédures pesantes et une infrastructure inadéquate, augmentent sensiblement les dépenses totales occasionnées par les services de transport, compte tenu en particulier du fait que les coûts liés aux transports routiers sont environ 5 à 7 fois plus élevés que ceux des transports maritimes en raison de l'éloignement des ports.

8. Les coûts de transport élevés nuisent à la compétitivité des pays en développement sans littoral sur le marché international et les empêchent de produire à moindre coût. Ils ont pour effet de réduire considérablement le volume des échanges, ce qui a une incidence négative directe sur le PIB. Ils réduisent en outre le

pouvoir d'achat et les niveaux de consommation de la population, limitent les activités des producteurs qui sont tributaires des importations et risquent d'alimenter l'inflation. Les coûts élevés dus à une situation géographique désavantageuse diminuent le taux de rendement du capital exigé par les investisseurs pour financer un projet dans un pays.

III. Mesures spécifiques prises dans le cadre de la mise en application du Programme d'action d'Almaty

Priorité 1 : Problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit

9. Dans le Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral et de transit ont été invités à réexaminer et réviser leurs cadres réglementaires afin de renforcer la participation du secteur privé; à améliorer la transparence des règlements régissant le transit et le passage des frontières; à rationaliser les procédures administratives; à simplifier les procédures frontalières; à adhérer aux conventions internationales et à étendre la coopération régionale et sous-régionale. Plusieurs faits nouveaux ont été relevés à cet égard.

10. Le Gouvernement afghan a défini son plan de réforme de la politique en matière de transport en transit dans le cadre de sa Stratégie de développement national et décidé de créer, en collaboration avec les organes gouvernementaux et les parties concernés, le Comité afghan de facilitation des échanges et des transports en vue de simplifier et d'harmoniser les procédures frontalières et améliorer l'efficacité des opérations de transit. L'Afghanistan a récemment adhéré au Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC) et à l'Association sud-asiatique de coopération régionale (ASACR). Il est un membre actif de l'Organisation de coopération économique et a signé un protocole en vue d'établir un groupe de contact avec l'Organisation de Shanghai pour la coopération.

11. Le Gouvernement chilien a indiqué que le régime de transit pour la Bolivie et le Paraguay était réglementé par le Traité de paix, d'amitié et d'échange (1904), la Convention sur les échanges commerciaux (1912), la Convention sur le transit (1937) et d'autres instruments opérationnels bilatéraux. En outre, les autorités portuaires et douanières chiliennes ont adopté des mesures visant à faciliter le trafic de transit, notamment en offrant des tarifs préférentiels pour les marchandises en transit et en mettant en place des entrepôts. En 2005, l'entrepôt d'Antofagasta, qui est gratuit, a été ouvert, ce qui permet au Paraguay de stocker des marchandises en transit sans avoir à acquitter des droits, taxes ou autres redevances sur les importations.

12. Le Gouvernement d'Azerbaïdjan a défini plus avant sa stratégie en matière de transit dans le cadre de sa stratégie de développement du secteur des transports. L'Azerbaïdjan a adhéré aux 12 conventions de la Commission économique pour l'Europe dans le domaine des transports. De plus, le Gouvernement a signé des accords bilatéraux en matière de transport avec les Gouvernements bulgare, géorgien, croate, néerlandais, ukrainien et grec.

13. Le Gouvernement chinois a adhéré à l'Accord sur les transports transfrontières du Bassin du Mékong le 4 juillet 2005. La Chine avait déjà conclu des accords bilatéraux de transport en transit avec le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie,

le Népal, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. Elle s'apprête en outre à adhérer à la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR et a activement participé aux consultations sur des accords intergouvernementaux visant à faciliter les transports routiers internationaux dans le cadre de l'Organisation de coopération de Shanghai.

14. Le Gouvernement kényan a fait observer que le couloir septentrional était la principale artère de transport reliant les pays enclavés de la région des Grands Lacs de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale (Burundi, Ouganda et Rwanda) au port maritime de Mombassa. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional a facilité la mise en place de comités nationaux de facilitation du commerce et des transports. Elle révisé actuellement l'accord de transit en vue de faire de ce couloir un axe de développement économique. À la faveur d'efforts bilatéraux, des problèmes fondamentaux que posait la politique en matière de transit ont pu être résolus. Le Kenya et l'Ouganda ont mis en place un service ferroviaire intégré, qui permet de réduire la durée des voyages de 20 à 5 ou 7 jours.

15. Le Gouvernement kirghize a récemment signé ou ratifié la Convention sur la circulation routière (1968), la Convention sur la signalisation routière (1968), la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975), la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux (1956), la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) et la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (1956).

16. En 2005, le Gouvernement de la République démocratique populaire lao a mené des consultations bilatérales avec la Chine, le Viet Nam et la Thaïlande en vue de mettre en application les accords de transit bilatéraux signés entre ces pays. La libéralisation des opérations de transport en transit au Laos et en Thaïlande a eu pour effet de réduire les coûts des transports de 30 à 40 %.

17. La Mongolie a récemment signé ou ratifié plus de huit conventions internationales dans le domaine des transports. Le Comité national mongol des transports a été créé en 2005. La Mongolie a continué de s'employer à intensifier sa coopération avec ses voisins s'agissant du transport en transit. Lors de la septième réunion de négociation, tenue du 13 au 18 novembre 2005 en Mongolie, la Fédération de Russie et la Chine ont adopté le texte de l'Accord-cadre tripartite sur le trafic de transit, qui jette les bases d'un cadre réglementaire solide pour la sous-région. Les gouvernements devraient prochainement entamer les négociations sur les annexes à l'Accord.

18. L'Afrique du Sud a engagé des réformes en vue d'accroître la participation du secteur privé à la mise en place et à l'entretien des infrastructures. Les sociétés concessionnaires TransAfrica et Bakwena Platinum se sont vu confier la charge de l'autoroute N4 menant à Maputo, à l'est, et au Botswana et en Namibie, à l'ouest. L'Afrique du Sud a participé activement aux efforts déployés par les groupes d'intégration régionale pour faciliter l'application des accords existants en matière de transport en transit, notamment le Protocole sur les transports, la météorologie et les communications de la Communauté de développement de l'Afrique australe et le Mémoire d'accord sur les transports routiers de l'Union douanière d'Afrique du Sud. Elle a coopéré avec des cadres et des experts techniques de ces deux organisations en vue d'harmoniser les normes techniques et les règles régissant les

transports, notamment les normes techniques applicables aux véhicules dans la Communauté de développement de l'Afrique australe, les normes concernant la construction de ponts et les permis de conduire.

19. La Commission économique pour l'Europe a élaboré une série de conventions et d'accords internationaux visant à faciliter et à développer les transports internationaux grâce à la simplification et l'harmonisation des procédures frontalières. Cinquante-six conventions et accords internationaux ont été élaborés sous les auspices de la Commission.

20. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du centre a activement contribué à la formulation de politiques de transit revêtant une importance fondamentale au niveau sous-régional. Elle a facilité l'application des conventions internationales sur le transport en transit en encourageant l'utilisation du système de grille plombée, qui consiste à déployer et sceller une grille autour d'un camion de sorte qu'il réponde aux normes techniques de scellement douanier définies dans la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR. En vertu de cette convention, les marchandises doivent être transportées dans des véhicules ou des conteneurs satisfaisant aux normes du scellement sous douane.

21. La Commission économique pour l'Afrique a participé à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty par le biais de son programme de travail et du Programme relatif aux transports en Afrique subsaharienne de la Banque mondiale, lequel a permis de promouvoir la mise en place d'observatoires sur les transports en Afrique en vue de recueillir des informations concernant les retards et les coûts occasionnés par les couloirs de transport en transit.

Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure

22. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est stipulé qu'une infrastructure de transport et des moyens de communication insuffisants constituent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes rationnels de transport en transit.

23. Comme il est indiqué au tableau 5 de l'annexe au présent document, les réseaux routiers des pays en développement sans littoral représentaient au total 1 170 000 kilomètres en 2003. Ces réseaux sont, en général, de mauvaise qualité. À titre d'exemple, 0,8 % seulement des routes du Tchad sont bitumées; cette proportion est de 2,7 % en République centrafricaine, de 3,5 % en Mongolie, de 7,1 % en Bolivie et de 7,9 % au Niger. L'ensemble des réseaux ferroviaires des pays en développement sans littoral représente environ 40 446 kilomètres. S'agissant de transport aérien, 12,3 millions de passagers ont été transportés dans les 31 pays en développement sans littoral, soit 0,65 % seulement du total des passagers transportés dans le monde. Le total du fret aérien transporté dans les pays en développement sans littoral a atteint 368,7 millions de tonnes par kilomètre, ce qui représentait 0,26 % du total mondial.

24. Pour ce qui est de l'infrastructure de télécommunications, on comptait en moyenne 2,9 lignes téléphoniques principales pour 100 habitants dans les pays en développement sans littoral, contre une moyenne mondiale de 18,3 lignes. En Afghanistan, au Tchad, en République centrafricaine, au Niger et en Ouganda, cette moyenne n'était que de 0,2 ligne principale pour 100 habitants. Les pays en

développement sans littoral accusent également un retard dans le domaine de la téléphonie mobile, puisqu'on y recensait en moyenne, en 2003, 4,3 abonnés des services mobiles pour 100 habitants. La fracture numérique de plus en plus grande constitue aussi une vive préoccupation pour les pays en développement sans littoral qui ne comptaient que 8,1 ordinateurs personnels pour 1 000 habitants en 2003, contre une moyenne mondiale de 100,8.

25. En 2005, le Gouvernement afghan a exécuté 114 projets d'infrastructure routière. Dans l'effort de reconstruction global, il est prévu de remettre en état 3 277 kilomètres de routes régionales, 4 906 kilomètres d'autoroutes et 4 500 kilomètres de routes provinciales. La construction du périphérique a débuté en 2003 et les travaux se poursuivent sur la plupart de ses tronçons, notamment les routes conduisant aux pays voisins : Tadjikistan, Pakistan et République islamique d'Iran.

26. L'Azerbaïdjan a indiqué avoir pris des mesures pour améliorer les transports routiers et ferroviaires, les oléoducs, l'infrastructure portuaire, les transports aériens et les communications. Dans le domaine de l'infrastructure routière, d'importantes mesures sont actuellement prises pour harmoniser les caractéristiques techniques de la route Bakou-Alat-Kurdamir-Yevlakh-Ganja-Kazakh-frontière géorgienne (la partie azerbaïdjanaise du couloir Europe-Caucase-Asie) et de la route frontalière frontière russe-Kouba-Bakou-Alat-Salyan-Lankaran-Astara-frontière iranienne (couloir de transport international Nord-Sud) avec les normes internationales. Le tronçon Alat-Gazi Mammed de la route frontalière Bakou-Alat-Kurdamir-Yevlakh-Ganja-Kazakh-frontière géorgienne est entré en service depuis 2004. Le tronçon Ganja-Kazakh est actuellement en réfection pour un coût de 48 millions de dollars des États-Unis.

27. Le Gouvernement chilien a indiqué qu'il a poursuivi son action visant à améliorer l'infrastructure de transport en transit desservant la Bolivie et le Paraguay. Les principales routes chiliennes reliant le Chili à la Bolivie, notamment le passage frontalier Arica-Tambo Quemado, sont actuellement en chantier. En 2005, le Chili et la Bolivie sont convenus d'accorder un rang de priorité plus élevé aux routes transfrontalières en effectuant les investissements adéquats et en assurant une coordination et une planification plus efficaces.

28. Le Kazakhstan compte cinq couloirs internationaux de transport ferroviaire, dont le projet de route trans-Kazakhstan, qui reliera la Chine à l'Europe en passant par le Kazakhstan, le Turkménistan, la République islamique d'Iran et la Turquie, est le plus crucial. La réalisation de ce projet d'une valeur de 4 milliards de dollars des États-Unis permettra la livraison de fret des ports de Chine à Rotterdam en moins de 18 jours. Depuis 2002, plus de 14 000 kilomètres de routes ont été remis en état à un coût de 1 milliard de dollars des États-Unis. Récemment, deux nouvelles aéroports internationales sont entrées en service à Astana et à Almaty. En conséquence, le nombre de compagnies aériennes opérant au Kazakhstan est passé à 47.

29. Au Kenya, l'état du réseau routier du couloir septentrional se détériore en raison d'une circulation très dense et du laxisme dans l'application des limites de charge à l'essieu. Avec le concours de l'Union européenne, 137 kilomètres de cette route ont été remis en état et 357 kilomètres vont être remis en état d'ici à 2009. Pour permettre d'accroître la capacité de ce couloir, on a signé un mémorandum d'accord prévoyant l'extension de l'oléoduc reliant le port de Mombassa aux

stations de chargement de Kisumu et d'Eldoret, au Kenya. Actuellement, le pétrole est transporté vers le Burundi, le Rwanda et l'Ouganda par camion.

30. Le Ministère des transports du Kirghizistan a commencé à exécuter la troisième phase de l'autoroute Bishkek-Osh. La construction du tronçon de 258 kilomètres Osh-Sary-Tash-Irkhestam permettra d'accéder à la Chine depuis le Kirghizistan. Le Gouvernement a adopté une loi spéciale relative au projet d'autoroute Osh-Sary-Tash-Irkhestam pour souligner l'importance stratégique de ce projet pour la République.

31. En République démocratique populaire lao, un tronçon de voie ferrée d'une longueur de 3,5 kilomètres partant du milieu du pont de l'Amitié sera bientôt construit et permettra d'opérer la jonction entre Thanaleng, en République démocratique populaire lao, et les réseaux ferroviaires de la Thaïlande. La construction du deuxième pont international entre Savannakhet (République démocratique populaire lao) et Mukdahan (Thaïlande), qui est financée par la Banque japonaise pour la coopération internationale, sera achevée en 2006. Pour ce qui est des routes, la construction d'un tronçon de 193 kilomètres de la route 3, le long du couloir économique nord-sud, a démarré. Le couloir économique sud, à savoir la route 18A qui relie la province d'Attapeu à la frontière lao-vietnamienne et dont la longueur totale sera de 118,2 kilomètres, est actuellement en construction grâce à un financement du Viet Nam. La construction du couloir central, long de 149 kilomètres, qui longe la route 12 et relie le nord-est de la Thaïlande au port de mer central du Viet Nam, a été achevée au début de 2006.

32. La Mongolie a ratifié l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. La Mongolie était reliée à l'autoroute asiatique AH3. La construction de 725 kilomètres de routes le long de l'autoroute AH4 nécessite des investissements de 91,9 millions de dollars des États-Unis, la route de 873 kilomètres qui longe l'autoroute AH32 nécessitant, elle, des investissements additionnels de 120,9 millions de dollars des États-Unis.

33. Le Gouvernement sud-africain a accordé la priorité à six couloirs de routes de transit qui constitueront un réseau régional principal destiné à améliorer l'efficacité du transport en transit. Le cadre stratégique de développement de l'infrastructure pour l'Afrique du Sud a encouragé le secteur privé à jouer un plus grand rôle dans le développement et l'entretien de l'infrastructure. Dans le cadre de la stratégie nationale pour la logistique en matière de fret, le plan directeur des ports de la société Transnet a été mis en place en vue de poursuivre le développement des installations d'infrastructure portuaire et d'en accroître l'efficacité. Dans le domaine des transports aériens, le plan de développement des aéroports nationaux a été mis au point. Le Gouvernement sud-africain a poursuivi l'action menée pour une meilleure application des accords bilatéraux sur le transport aérien ainsi que de la Décision de Yamoussoukro sur la déréglementation du transport aérien en Afrique.

34. Le Gouvernement tadjik a ratifié l'Accord intergouvernemental relatif au réseau de la Route d'Asie. Trois grands couloirs de transit traversent le Tadjikistan (Hudjand-Douchanbé-Bas-Pianj; Karamyk-Jirgatal-Douchanbé-Tursunzade-Uzun-Termez; et Kalaikum-Horog-Murgab-Kulma) et font partie de la Route. Au cours de la période 2000-2005, le Gouvernement tadjik a exécuté quatre projets d'infrastructure routière d'une valeur totale de 84 millions de dollars des États-Unis. En tout, 13 projets d'infrastructure de transport d'une valeur de 468 millions de dollars des États-Unis sont en cours d'exécution.

35. Dans la région du Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), l'autoroute Katima Mulilo et le pont Shesheke ont été achevés en mars 2004 et ont permis d'améliorer les liaisons entre la Namibie et la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi et la République démocratique du Congo. Les travaux de remise en état de tronçons de l'autoroute Mombassa-Kampala ont été achevés. La réfection de la route Gondar-Metema, qui relie l'Éthiopie au Soudan, a également été achevée. La route d'Atbara à Port-Soudan a fait l'objet d'améliorations, ce qui a permis de réduire de près de 400 kilomètres la distance entre Khartoum et Port-Soudan.

36. Lors de sa soixante-deuxième session, le 12 avril 2006, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique a adopté la résolution 62/4 en date du 12 avril 2006 relative à l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie. La cérémonie de signature officielle de l'Accord aura lieu dans le cadre de la Conférence ministérielle sur les transports, prévue en novembre 2006 à Pusan, République de Corée.

37. La Commission économique pour l'Europe a continué de promouvoir la coopération régionale en vue du développement coordonné de réseaux internationaux de transport routier, ferroviaire, maritime et mixte (réseaux E), au moyen d'accords contraignants sur les réseaux d'infrastructure dans le cadre de ses projets relatifs à l'autoroute transeuropéenne et au chemin de fer transeuropéen. Le plan-cadre relatif à ces deux projets a recensé les réseaux routiers et ferroviaires principaux de 21 pays d'Europe centrale, de l'Est et du Sud-Est; 491 projets, dont la valeur totale est estimée à 102 milliards d'euros, ont été évalués et classés par ordre de priorité.

Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

38. En mars 2006, 9 des 31 pays en développement sans littoral et 5 des 34 pays en développement de transit n'étaient pas encore membres de l'Organisation mondiale du commerce. En 2004, la valeur des exportations des pays en développement sans littoral a été de 55,7 milliards de dollars des États-Unis, contre 42,3 milliards en 2003. Ce chiffre reflétait l'augmentation du volume des exportations, qu'expliquait essentiellement la hausse générale des prix du pétrole et de l'essence de l'Azerbaïdjan, de la Bolivie, du Kazakhstan, de l'Ouzbékistan, du Tchad et du Turkménistan, qui, pris ensemble, ont accusé 62 % des exportations totales des pays en développement sans littoral. La part des pays en développement sans littoral dans les exportations et les importations mondiales de marchandises demeure cependant faible; 0,63 % et 0,66 % respectivement. Pour la période 2003-2004, 28 pays en développement sans littoral présentaient un déficit du compte courant de la balance des paiements. Les produits de base représentent la plus grosse part des recettes d'exportations des pays en développement sans littoral. Les échanges intrarégionaux sont limités.

39. Outre le transport des marchandises, les nombreuses obligations de procédures, de documents et de contrats influent grandement sur les résultats du commerce extérieur des pays en développement sans littoral et de transit. Dans son rapport intitulé « Doing Business in 2006 », la Banque mondiale a indiqué que pour les pays en développement sans littoral, les procédures de douane et de transport représentaient la plus grosse dépense du commerce extérieur et dépassaient les taxes

à l'importation. Les formalités coûteraient près de 10 % de la valeur des exportations des pays en développement et, en raison de services de douane et de transport peu efficaces, les entreprises ont été obligées de garder des stocks plus importants en magasin, imposant à leurs coûts de production une augmentation supplémentaire de 4 à 6 %. Les études révèlent en outre que chaque jour de retard supplémentaire coûterait 0,5 % de la valeur de la cargaison de marchandises transportées par bateau ou par train.

40. Au niveau mondial, les nombreuses formalités d'exportation et d'importation prendraient 31,9 et 39,9 jours, respectivement. Pour les pays en développement sans littoral, les chiffres passent à 57,3 et 72,3 jours. À la différence des pays en développement de transit, les importations prennent 22,9 jours de plus dans les pays en développement sans littoral et les exportations 28,6 jours de plus. L'infrastructure matérielle, ou le transport par les ports et par voies d'eau intérieures, n'était responsable que d'un quart des retards, les trois autres tenant aux formalités d'arrivée, aux formalités de douane et aux inspections (les formalités d'arrivée étaient à l'origine de 59 % des retards et les formalités de douane et les inspections, de 16 % des retards). En Afrique et en Asie du Sud, lors du passage de la douane, près de 70 % des conteneurs de marchandises importées étaient ouvertes et inspectées, ce qui retardait encore leur acheminement. Au Burkina Faso, au Malawi, au Mali et au Népal, tous les conteneurs étaient ouverts.

41. Le Niger, le Rwanda, l'Afghanistan, le Tchad, la République centrafricaine, le Burundi, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan sont 8 des 10 pays du monde où les formalités d'importation prennent le plus de temps. En moyenne, les pays en développement sans littoral exigent 13,4 documents et 31,3 signatures pour les importations, alors que pour les pays en développement de transit, il faut 12,2 documents et 21,3 signatures. Ces chiffres contrastent avec la moyenne mondiale qui est de 10,8 documents et 16,5 signatures.

42. Le Burundi, le Mali, l'Azerbaïdjan, le Burkina Faso, le Tchad, le Kazakhstan et la République centrafricaine sont 7 des 10 pays qui, dans le monde, exigent le plus grand nombre de documents pour le traitement des exportations. En moyenne, dans les pays en développement sans littoral, les formalités d'exportation nécessitent 9,7 documents et 20,2 signatures. Par contre, pour les pays en développement de transit, le nombre de documents est de 7,8 et celui des signatures de 13,3. Ces chiffres contrastent avec la moyenne mondiale de 7,4 documents et 11 signatures. En Afrique subsaharienne, il fallait en moyenne 18 signatures, à la grande différence de l'Asie de l'Est et du Pacifique où il n'en fallait que sept. Le nombre moyen de signatures exigées à l'exportation dans les pays en développement sans littoral était presque deux fois plus élevé que la moyenne mondiale.

43. Ces observations soulignent la nécessité de faciliter encore davantage le commerce et de procéder à des réformes si l'on veut améliorer le transport de transit. Il ressort des études que les formalités sont responsables des mauvais résultats commerciaux. Le grand nombre de documents à remplir à l'exportation se traduit par de faibles ratios commerce/produit intérieur brut, et plus grand est le nombre de signatures, plus les risques de corruption sont grands. Plusieurs pays en développement sans littoral et de transit ont entrepris de rationaliser le transport de transit : le Cameroun et le Pérou ont raccourci les délais de douane, le Pakistan et l'Ouganda ont supprimé les licences commerciales, le Rwanda a mis fin aux

inspections avant expédition, l'Afghanistan a amélioré l'infrastructure routière et portuaire, la République islamique d'Iran a introduit le paiement automatique de la taxe commerciale et en Mauritanie, le port de Nouakchott fonctionne 24 heures sur 24 au lieu de 60 heures par semaine. Par ailleurs, la Banque mondiale a souligné dans son rapport trois réformes effectives en 2004 : le classement électronique des documents, l'évaluation des risques lors des inspections, et la régionalisation des réformes de douane et de transport.

Tableau
Obstacles non matériels au commerce transnational

	<i>Pays en développement sans littoral</i>						<i>Pays en développement de transit</i>						
	<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'import- ation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'import- ation (jours)</i>	
Afghanistan	..	..	..	10	57	97	Afrique du Sud	5	7	31	9	9	34
Arménie	7	12	34	6	15	37	Algérie	8	8	29	8	12	51
Azerbaïdjan	7	40	69	18	55	79	Angola	..	..	..	10	28	64
Bhoutan	10	12	39	14	12	42	Argentine	6	6	23	7	9	30
Bolivie	9	15	43	9	16	49	Bangladesh	7	15	35	16	38	57
Botswana	6	7	37	9	10	42	Bénin	8	10	36	11	14	49
Burkina Faso	9	19	71	13	37	66	Brésil	7	8	39	14	16	43
Burundi	11	29	67	19	55	124	Cambodge	8	10	43	12	18	55
Éthiopie	8	33	46	13	45	57	Cameroun	10	11	39	14	20	53
Ex-République yougoslave de Macédoine	10	8	32	10	11	35	Chili	6	7	23	8	8	24
Kazakhstan	14	15	93	18	17	87	Chine	6	7	20	11	8	24
Kirghizistan	..	..	..	18	27	127	Côte d'Ivoire	7	11	21	16	21	48
Lesotho	..	..	..	10	15	50	Djibouti	..	..	..	..	..	..
Malawi	9	12	41	6	20	61	Érythrée	11	20	69	17	33	69
Mali	10	33	67	16	60	61	Ghana	6	11	47	13	13	55
Mongolie	11	21	66	10	27	74	Guinée	7	11	43	12	23	56
Népal	7	12	44	10	24	38	Inde	10	22	36	15	27	43
Niger	..	..	..	19	52	89	Iran (République islamique d')	11	30	45	11	45	51
Ouganda	13	18	58	17	27	73	Kenya	8	15	45	13	20	62
Ouzbékistan	..	..	..	18	32	139	Mozambique	6	12	41	16	12	41
Paraguay	9	7	34	13	11	31	Myanmar	..	..	..	..	..	..
République centrafricaine	9	38	116	10	75	122	Namibie	9	7	32	14	7	25
République de Moldova	7	12	33	7	13	35	Nigéria	11	39	41	13	71	53
République démocratique populaire lao	12	17	66	16	28	78	Pakistan	8	10	33	12	15	39
Rwanda	14	27	63	19	46	92	Pérou	8	10	24	13	13	31
Swaziland	..	..	..	..	..	..	République démocratique du Congo	8	45	50	15	80	67
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..	République-Unie de Tanzanie	7	10	30	13	16	51

	<i>Pays en développement sans littoral</i>						<i>Pays en développement de transit</i>						
	<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'import- ation (jours)</i>		<i>Docu- ments pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'expor- tation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'expor- tation (jours)</i>	<i>Docu- ments pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Signa- tures pour l'import- ation (nombre)</i>	<i>Temps de trai- tement pour l'import- ation (jours)</i>
Tchad	7	32	87	14	42	111	Sénégal	6	8	23	10	12	26
Turkménistan	..	..	..	..	..	..	Somalie	..	..	..	..	..	..
Zambie	16	25	60	19	28	62	Thaïlande	7	10	30	13	16	51
Zimbabwe	9	18	52	15	19	66	Togo	8	8	34	11	14	43
							Turquie	9	10	20	13	20	25
							Uruguay	9	10	22	9	12	25
							Viet Nam	6	12	35	9	15	36
Moyenne	9,7	20,1	57,3	13,4	31,3	72,3	Moyenne	7,8	13,3	34,4	12,2	21,3	43,7
Moyenne mondiale	7,4	11,0	31,9	10,8	16,5	39,9	Moyenne mondiale	7,4	11,0	31,9	10,8	16,5	39,9

Source : Banque mondiale, base de données Doing Business. Les moyennes ont été calculées par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaire en développement.

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

44. L'Azerbaïdjan a adhéré à la Convention internationale pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers (Convention de Kyoto) et modifiera sa réglementation douanière en conséquence. L'Azerbaïdjan a mis en place un système automatisé de recherche d'information, qui connecte entre elles les institutions publiques s'occupant des questions relatives aux mouvements transfrontières.

45. Le Gouvernement brésilien a indiqué qu'une commission pour le contrôle des échanges entre le Brésil et le Paraguay avait été créée en 2005 avec pour mission de promouvoir et de diversifier les exportations du Paraguay et de chercher des solutions aux problèmes techniques et administratifs qui entravaient les exportations paraguayennes vers le Brésil. Le Brésil a également équipé ses ports maritimes d'entrepôts sous douane pour les marchandises boliviennes et paraguayennes en transit.

46. Le Gouvernement chilien a déclaré avoir signé en 1993, dans le cadre de l'Association latino-américaine d'intégration (ALADI), l'Accord économique complémentaire n° 22 qui instaurait des préférences tarifaires pour 585 produits. L'Accord n° 22 a été renforcé en 2005 avec la signature du quinzième protocole additionnel, qui ménageait aux exportations boliviennes un accès préférentiel aux marchés chiliens. Les échanges commerciaux entre le Chili et la Bolivie se sont chiffrés à 248,4 millions de dollars des États-Unis en 2005, soit 29 % de plus par rapport à 2004. En 2005, 79,4 % des importations chiliennes en provenance de la Bolivie et 33,9 % des exportations chiliennes vers la Bolivie ont bénéficié des pleines préférences tarifaires. Les échanges commerciaux entre le Chili et le Paraguay se sont montés à 58 millions de dollars des États-Unis en 2005 avec une balance commerciale favorable pour le Paraguay. Environ 80 % des produits échangés entre le Chili et le Paraguay sont exonérés de droits de douane.

47. La Mongolie a participé au projet commun lancé par la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique et l'Organisation pour la coopération des chemins de fer pour aider 12 pays sans littoral en Asie et dans le Caucase. Dans le cadre de ce projet, un parcours de démonstration de trains-blocs porte-conteneurs a été établi entre Brest (Biélorus), Oulan-Bator (Mongolie) et la Pologne. L'essai montre qu'une distance de 7 562 kilomètres peut être couverte en 13 jours par un train faisant 582 kilomètres par jour, ce qui prouve qu'il est possible de réduire par trois la durée d'un parcours et de réaliser ainsi d'importantes économies en ressources et en matériel.

48. En concluant le mémorandum d'accord pour la gestion du couloir trans-Kalahari, les parties contractantes (Afrique du Sud, Botswana et Namibie) ont convenu d'utiliser un document administratif unique afin d'améliorer les formalités aux frontières et réduire le nombre de documents de transit.

49. Pour faciliter le commerce, le Gouvernement du Niger a cherché à harmoniser les formalités de douane et les règles d'origine, à créer des postes de douane le long de ses frontières, à renforcer la coordination et la coopération interorganisations, à créer des comités de facilitation du commerce et à appliquer le document unifié de transit douanier international, le carnet TIR.

50. La Banque asiatique de développement fait état des importants progrès accomplis en matière de facilitation du commerce au titre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, à savoir : a) l'harmonisation et l'actualisation des formalités de douane; b) la signature en 2005 des accords

bilatéraux de coopération et de transit entre le Kirghizistan et le Tadjikistan et entre l'Azerbaïdjan et la Chine; c) l'application à titre expérimental par le Kazakhstan et le Kirghizistan de contrôles communs au poste frontière Kordai-Akzhol; d) le lancement du site Web consacré au programme de facilitation du commerce en Asie centrale; et e) la mise en place, à l'intention des banques de la région, de services de conseils sur le financement du commerce, assortis de garanties visant à faciliter le commerce extérieur.

51. L'Organisation maritime internationale s'est donné pour objectif de faciliter le trafic maritime commercial et le commerce en simplifiant et en réduisant les formalités d'arrivée, de relâche et de départ des navires effectuant des voyages internationaux. Elle a fourni une assistance technique aux pays en développement dans le cadre de son programme intégré de coopération technique.

52. Le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) a adopté le système des couloirs. Des organismes et comités chargés de la gestion du réseau ont été établis autour des couloirs, en concertation avec le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne, la Communauté d'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe. Pour ce qui est par exemple du couloir Dar-es-Salaam, le Malawi, la République démocratique du Congo, la République-Unie de Tanzanie et la Zambie, pays participants, ont signé l'Acte constitutif du comité chargé de sa gestion. Le COMESA a également aidé à la création de postes frontière intégrés en Afrique orientale et en Afrique australe. La mise en place de ces postes a progressé le long de la frontière de Chirundu, entre la Zambie et le Zimbabwe. L'Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional a indiqué qu'une évaluation des besoins avait été effectuée et qu'un projet de plan de travail avait été élaboré pour le poste frontière de Malaba entre le Kenya et l'Ouganda avec des fonds fournis par l'Agency for International Development des États-Unis (USAID).

53. Les pays en développement sans littoral et de transit ont continué de bénéficier du Système douanier automatisé (SYDONIA) mis en place par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) pour accélérer les formalités de douane au moyen de l'informatique. En 2005, plus de 60 stages ont été organisés aux niveaux national et régional partout dans le monde. Le nouveau système en ligne ASYCUDAWorld a été lancé en République de Moldova. La CNUCED a continué à exécuter en Afghanistan le projet d'urgence de modernisation des douanes et de facilitation du commerce financé par la Banque mondiale.

54. La Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) a rédigé un projet de texte visant à moderniser et à généraliser à l'échelle mondiale les lois relatives au transport de marchandises. Ce projet de texte portait notamment sur les responsabilités et les obligations des transporteurs, le commerce électronique, la livraison, les obligations de l'expéditeur et les documents de transport. Par ailleurs, la CNUDCI a élaboré le Guide législatif sur les projets d'infrastructure à financement privé et les dispositions types y afférentes afin d'aider les pays à se doter d'un cadre juridique propre à favoriser les investissements privés dans l'infrastructure publique, en particulier pour la construction et le développement des infrastructures nécessaires à l'application du Programme d'action d'Almaty, c'est-à-dire les ports, les routes à péage et les terminaux de transport. L'harmonisation et la modernisation des lois permettront de

réduire les coûts de transaction, d'anticiper les problèmes et de renforcer la confiance des milieux d'affaires.

55. La Commission économique pour l'Europe (CEE) a poursuivi les projets visant à faciliter le commerce dans ses États membres sans littoral. Elle a favorisé l'établissement de partenariats utiles entre les secteurs public et privé en organisant des séminaires en Azerbaïdjan, au Kazakhstan, en République de Moldova, en Ukraine et en Ouzbékistan. Elle a aussi organisé des séminaires sur l'adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et sur la facilitation du commerce. En collaboration avec la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, elle a continué à financer les activités du Groupe de travail chargé des questions relatives au transport et à la facilitation du passage des frontières du Programme spécial des Nations Unies pour l'économie des pays d'Asie centrale (PSEPA).

56. L'Organisation mondiale du commerce a indiqué que ses négociations sur la facilitation du commerce étaient une occasion unique pour les pays en développement sans littoral et de transit. Ses membres clarifieront et amélioreront les articles V (Liberté de transit), VIII (Redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation) et X (Publication et application des règlements relatifs au commerce) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Les pays en développement sans littoral ont activement pris part aux négociations et fait plusieurs propositions. Les pays ci-après ont fait parvenir des propositions écrites sur les questions relatives au transit : Bolivie, Japon, Kirghizistan, Mongolie, Paraguay et République de Moldova (TN/TF/W/28); Pérou (TN/TF/W/30); République de Corée (TN/TF/W/34); Communauté européenne (TN/TF/W/35); Paraguay, Rwanda et Suisse (TN/TF/W/39); Singapour (TN/TF/W/47); Cuba (TN/TF/W/64) et Arménie, Canada, Communauté européenne, Kirghizistan, Mongolie, Nouvelle-Zélande, Paraguay et République de Moldova (TN/TF/W/79). Il a été concrètement proposé d'examiner et de publier les redevances et les droits, d'interdire l'application de droits non publiés, de prévoir un régime de sanctions concernant le paiement des droits de passage, de réduire et de simplifier les formalités et les documents de transit, d'appliquer les normes internationales et de promouvoir les accords régionaux de transit.

Priorité 4 : Mesures d'appui international

57. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est admis que les incidences financières de la mise en place et de l'entretien d'une infrastructure de transport en transit fiable sont telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent à eux seuls s'acquitter d'une tâche aussi gigantesque. Les partenaires de développement devraient par conséquent contribuer largement à appuyer les programmes pour le développement du transport en transit.

58. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Le montant total de l'aide reçue par ces derniers de la part des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est passé de 10,1 milliards de dollars des États-Unis en 2003 à 13,8 milliards en 2004. Le montant alloué au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication est toutefois passé de 6,5 % en 2003 à 7 % environ en 2004. L'aide publique allouée aux infrastructures de transport, de stockage et de communication en Afghanistan a,

elle, beaucoup augmenté, passant de 59,9 millions de dollars des États-Unis en 2003 à 326,1 millions en 2004.

59. La Chine contribue à développer l'infrastructure de transport des pays en développement sans littoral. Ainsi, elle achève actuellement une mission d'assistance en matière d'ingénierie et de construction, évaluée à 250 millions de yuan renminbi, pour un tronçon de la route qui relie Kunming à Bangkok et qui est situé à l'intérieur des frontières de la République démocratique populaire lao. La Chine aide en outre le Népal à construire la route devant relier Syafrubensi à Rasuwagadhi en passant par le port chinois de Zhangmu, ainsi que la route Baglung-Jomson passant par le port chinois de Jilong. La Chine a également accordé au Botswana des prêts à des conditions libérales pour la construction d'une voie ferrée (180 millions de yuan renminbi) et pour l'exécution des première et deuxième phases du projet de route Letlhakane-Kang (350 millions de yuan renminbi).

60. Le Gouvernement belge a indiqué avoir alloué la majeure partie de son aide publique au développement à 18 pays, dont 6 sont des pays en développement sans littoral (Rwanda, Burundi, Ouganda, Niger, Bolivie et Mali). La République démocratique populaire lao, le Burkina Faso et l'Éthiopie bénéficient en outre d'une aide bilatérale directe par l'intermédiaire de programmes lancés en 2003. La Belgique a attribué aux pays en développement sans littoral 6,6 % de son aide publique en 2003 et 9,8 % en 2004. Elle a fourni son concours à plusieurs projets relatifs aux infrastructures dans ces pays. À titre d'exemple, elle a été l'un des principaux partenaires de développement pour la construction du port de Guayamerin en Bolivie et elle a contribué à l'exécution de projets portuaires et maritimes en République démocratique populaire lao. La Belgique a également participé à la remise en état de l'aéroport de Lusaka (Zambie) et à des initiatives d'expansion du secteur des médias en Bolivie, au Burkina Faso et au Rwanda. Enfin, elle a aidé ces trois derniers pays dans les domaines de la politique commerciale et de la gestion.

61. En 2005, le Mexique a reconduit son programme de coopération technique avec la Bolivie pour la période biennale 2005-2007. Il comprend 13 initiatives portant sur l'urbanisme, le tourisme, la productivité et la compétitivité, l'énergie et la réforme agraire. La coopération technique entre le Mexique et le Paraguay est quant à elle fondée sur une convention-cadre de coopération technique et scientifique. Le programme de la période 2005-2007 concerne 10 projets dans les domaines des ressources naturelles, du développement social, du tourisme, de l'administration publique, de l'intervention à la suite de catastrophes et de la santé.

62. La Banque asiatique de développement (BAsD) a poursuivi son aide à l'Afghanistan, à l'Azerbaïdjan, au Kazakhstan, au Kirghizistan, à la Mongolie, à l'Ouzbékistan et au Tadjikistan dans le cadre du programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale (CAREC). Les institutions qui participent à ce programme sont la Banque asiatique de développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, la Banque islamique de développement (BID), la Banque mondiale, le Fonds monétaire international (FMI) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Les initiatives prises l'année dernière dans le secteur des transports au titre de ce programme ont été a) l'adoption d'un plan de développement du secteur pour la période 2005-2010; b) l'élaboration d'un programme d'action pour la mise en œuvre de ce plan; c) l'adoption d'indicateurs des résultats; d) l'élaboration d'un rapport sur les

perspectives de libéralisation du secteur des transports aériens en Asie centrale; et e) la mise en œuvre de grands projets d'investissement dans les infrastructures. Dans ce seul secteur des transports, le programme d'investissement global des six institutions multilatérales devrait dépasser 1 milliard de dollars pour la période biennale 2005-2006.

63. L'Union internationale des télécommunications (UIT) a mis en œuvre divers projets de commerce électronique et d'administration en ligne dans des pays en développement sans littoral pour leur permettre d'accéder aisément aux marchés et d'accroître leurs échanges commerciaux en tirant parti des technologies de l'information et des communications. Ces projets ont conduit à mettre en place les infrastructures publiques indispensables pour assurer l'intégrité et la sécurité des réseaux et à fournir une aide à la mise en place de cadres juridiques et réglementaires appropriés. Les pays concernés étaient le Népal, le Bhoutan, le Mali, le Rwanda, l'Ouganda, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan.

64. L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) a indiqué qu'elle avait augmenté l'aide apportée aux négociants dans les pays en développement afin de leur permettre de se conformer aux normes techniques internationales relatives aux produits alimentaires et agricoles. Un grand nombre de programmes d'assistance technique sont en cours d'exécution dans plusieurs pays en développement sans littoral. En 2003, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation mondiale de la santé animale (OIE), l'Organisation mondiale du commerce (OMC), la Banque mondiale et la FAO ont conjointement établi un Fonds pour l'application des normes et le développement du commerce destiné à coordonner les efforts faits pour le renforcement des capacités dans les domaines de l'hygiène des produits alimentaires et de la santé végétale et animale, et à fournir aux pays et aux parties prenantes un mécanisme de financement leur permettant de satisfaire aux normes sanitaires et phytosanitaires de l'OMC.

65. Le couloir Europe-Caucase-Asie (TRACECA), qui est une initiative de l'Union européenne (UE), est un catalyseur pour le développement des infrastructures de transport et des activités économiques dans les pays participants, à savoir l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bulgarie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Mongolie, la République de Moldova, la Roumanie, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie, l'Ouzbékistan et l'Ukraine. Dans le cadre de cette initiative, on a continué de promouvoir la coopération régionale de façon à susciter et à faciliter des investissements de la part des institutions financières internationales et des investisseurs privés. Les éléments de base d'un réseau ont été mis en place pour la région concernée, notamment des routes, indépendamment des normes relatives à la section transversale ou de l'importance de la circulation. C'est sur ces routes que passent le trafic international et la majeure partie du trafic national entre les villes.

66. L'Union internationale des transports routiers représente, à travers son réseau d'associations nationales, les entreprises de transport routier du monde entier. Elle est également garante, au plan international, de la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR). L'Union a apporté son concours pour la formation des parties concernées dans les secteurs public et privé des pays suivants : ex-République yougoslave de Macédoine, Azerbaïdjan, Kirghizistan, Kazakhstan, Ukraine, Serbie-et-Monténégro, Roumanie, Chine, Thaïlande, Pakistan, Danemark, Finlande et République arabe

syrienne. Tandis que les autorités chinoises étudient les avantages liés à la Convention, l'Union a mis en œuvre dans ce pays des programmes de formation à l'intention de représentants du secteur privé, de l'administration douanière et d'autres organismes intéressés.

67. La Banque interaméricaine de développement (BID) a alloué, durant la période 2005-2006, 20 millions de dollars pour l'amélioration de l'administration publique et 80 millions pour l'amélioration de l'infrastructure routière en Bolivie. En ce qui concerne le Paraguay, elle lui a alloué 93 millions de dollars pour l'appui au développement durable et au renforcement de l'intégration régionale, et 60 millions pour la remise en état et l'entretien des routes faisant partie des couloirs intégrés de transit ainsi que pour la mise en œuvre d'un programme de transport et de distribution d'électricité.

Priorité 5 : Application et évaluation par le système

68. En étroite coopération avec la CNUCED, le Groupe spécial pour la coopération Sud-Sud du PNUD et les commissions régionales de l'ONU, 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 aidé les pays en développement sans littoral à organiser, en août 2005 à Asunción (Paraguay), la Réunion des ministres du commerce des pays en développement sans littoral. À l'issue de cette dernière, les ministres ont adopté la Plate-forme d'Asunción pour le Cycle de négociations de Doha pour le développement¹.

69. Le Bureau du Haut Représentant a continué de mobiliser les organisations du système des Nations Unies et les autres organisations internationales concernées, notamment les commissions régionales, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), et de coordonner leurs activités, afin qu'elles aident les pays en développement sans littoral à mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty. S'exprimant au nom de la présidence de l'OSCE lors d'une séance du Conseil de sécurité tenue en janvier 2006, le Ministre belge des affaires étrangères a indiqué que l'Organisation était disposée à collaborer étroitement avec le Bureau en vue de faciliter l'application du Programme. Par la suite, le Bureau et le secrétariat de l'OSCE ont tenu des consultations qui ont débouché sur un accord portant sur les domaines prioritaires de leur collaboration. Le Bureau a en outre participé au quatorzième Forum économique de l'OSCE, qui s'est tenu en janvier et en mai 2006.

IV. Conclusions et recommandations

70. Le coût élevé du commerce international représente une entrave importante aux échanges et au développement économique des pays en développement sans littoral. Les mesures destinées à remédier aux problèmes de transit de ces pays doivent porter sur des facteurs multiples tels que la faiblesse des infrastructures, le déséquilibre des échanges, le manque

¹ A/60/308, annexe.

d'efficacité dans l'organisation des transports et les déficiences des systèmes de gestion, des procédures, de la réglementation et du cadre institutionnel.

71. Compte tenu du fait que les pays en développement sans littoral sont tributaires des pays de transit voisins pour leurs accès maritimes, la mise en place de systèmes de transit performants passe par une coopération et une collaboration plus étroites et efficaces entre ces pays et les pays de transit voisins. Elle nécessite en outre des efforts d'intégration économique au plan régional et des accords de coopération bilatéraux sous-régionaux dans le domaine du transit. Il faudrait continuer à renforcer et à suivre l'application de ces accords.

72. Il faudrait renforcer le rôle des organisations régionales et sous-régionales dans le suivi et l'évaluation de l'application du Programme d'action d'Almaty à leurs niveaux respectifs. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement devrait coopérer davantage avec ces organisations.

73. Toute réforme de la politique de transit visant à réduire les coûts des transports devrait être encouragée. Les mesures à prendre dans le cadre d'une telle réforme devraient être la commercialisation et la libéralisation des services de transport, l'amélioration des systèmes de gestion, des procédures, de la réglementation et du cadre institutionnel, et la réduction des formalités et de la paperasserie administratives. L'emploi d'un document douanier unique aurait pour effet de réduire considérablement les coûts des opérations de transit et les retards qu'elles occasionnent.

74. La communauté internationale devrait élargir l'accès aux marchés pour les biens en provenance des pays en développement sans littoral afin d'atténuer l'incidence du coût élevé des transactions commerciales découlant des contraintes géographiques. Il faudrait apporter une assistance technique accrue et immédiate aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de participer efficacement aux négociations commerciales de l'Organisation mondiale du commerce, notamment celles portant sur la facilitation du commerce.

75. L'aide publique au développement demeure la principale source d'investissement en faveur du développement des infrastructures dans les pays en développement sans littoral. Les pays donateurs et les institutions de financement et de développement, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de développement, la Banque africaine de développement et la Banque interaméricaine de développement, sont invités à fournir davantage de ressources financières pour les projets relatifs aux infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit.

76. Les pays donateurs et les institutions financières et de développement internationales sont invités à verser des contributions volontaires au fonds d'affectation spéciale créé pour faciliter le suivi de l'application des textes issus de la Conférence ministérielle internationale d'Almaty.

Annexe

Indicateurs de développement et indicateurs relatifs au transport dans les pays en développement sans littoral

Tableau 1
Produit intérieur brut et croissance du produit intérieur brut

	<i>PIB</i> <i>(millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Taux de croissance du PIB</i> <i>(pourcentage annuel)</i>		<i>PIB par habitant</i> <i>(dollars É.U.)</i>		<i>Taux de croissance du</i> <i>PIB par habitant</i> <i>(pourcentage)</i>	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	4 399	5 252	15,7	7,5	162	184	10,1	2,4
Arménie	2 805	3 615	13,9	10,0	923	1 195	14,4	10,4
Azerbaïdjan	7 138	8 281	11,2	9,5	860	991	10,5	8,8
Bhoutan	684	778	6,6	7,3	331	368	4,3	5,0
Bolivie	7 867	8 421	2,5	3,8	890	935	0,4	1,8
Botswana	7 341	8 441	6,7	4,5	4 144	4 771	6,7	4,6
Burkina Faso	3 748	4 467	8,0	4,8	302	348	4,6	1,5
Burundi	597	677	(0,5)	5,4	85	93	(3,6)	1,8
Éthiopie	6 657	8 038	(3,9)	11,6	90	106	(6,2)	8,9
Ex-République yougoslave de Macédoine	4 666	5 264	3,4	2,5	2 302	2 593	3,2	2,3
Kazakhstan	30 834	40 743	9,3	9,4	2 076	2 746	9,6	9,5
Kirghizistan	1 911	2 163	6,7	6,0	372	416	5,4	4,8
Lesotho	1 077	1 373	3,3	3,0	598	764	3,3	3,1
Malawi	1 906	2 078	4,4	4,9	155	165	2,1	2,7
Mali	4 233	4 945	6,0	4,5	332	377	2,8	1,4
Mongolie	1 188	1 271	5,5	5,8	460	486	4,3	4,5
Népal	5 860	6 506	2,3	3,3	225	245	0,2	1,2
Niger	2 380	2 685	5,3	0,9	182	199	1,8	(2,4)
Paraguay	6 040	7 029	2,6	2,2	1 028	1 168	0,2	(0,2)
République centrafricaine	1 140	1 313	(7,5)	2,3	290	330	(8,6)	1,0
République démocratique populaire lao	2 088	2 427	5,3	6,0	369	419	2,9	3,6
République de Moldova	1 981	2 595	6,6	7,3	468	615	7,0	7,6
Rwanda	1 684	1 823	0,7	3,8	192	205	(0,9)	2,4
Swaziland	1 833	2 307	2,2	1,5	1 771	2 231	2	1,5
Tadjikistan	1 554	1 911	11,0	10,6	244	297	9,8	9,4
Tchad	2 418	4 028	11,9	31,0	265	426	8,0	26,6
Turkménistan	10 713	12 374	3,3	5,0	2 281	2 596	1,8	3,5
Ouganda	6 435	7 791	6,3	5,9	240	280	2,7	2,2
Ouzbékistan	9 975	11 788	4,4	4,5	386	450	2,9	3,0
Zambie	4 305	5 315	4,3	3,5	381	463	2,6	1,8

	<i>PIB</i> <i>(millions de dollars É.-U.)</i>		<i>Taux de croissance du PIB</i> <i>(pourcentage annuel)</i>		<i>PIB par habitant</i> <i>(dollars É.U.)</i>		<i>Taux de croissance du</i> <i>PIB par habitant</i> <i>(pourcentage)</i>	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Zimbabwe	4 985	4 546	(10,4)	(5,0)	388	351	(10,9)	(5,6)
Pays en développement sans littoral	150 444	180 247	4,3	6,1	416	487	1,9	3,7
Pays en développement	7 348 999	8 407 575	5,0	6,4	1 461	1 648	3,6	4,9

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* [PIB (en prix courants, taux de change actuels), taux de croissance du PIB (en dollars É.-U. constants de 1990), PIB par habitant (en prix courants, taux de change actuels), taux de croissance du PIB par habitant (en dollars É.-U. constants de 1990)].

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 2
**Versements d'aide publique au développement et aide totale des donateurs
pour le transport, le stockage et les communications**

	<i>Versements nets d'APD (millions de dollars É. U.)</i>		<i>Ratio APD/revenu national brut (pourcentage)</i>		<i>Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications (millions de dollars É. U.)</i>	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	1 595	2 190	34,74	..	59,90	326,10
Arménie	247	254	8,54	7,08	4,45	0,14
Azerbaïdjan	301	176	4,49	2,25	0,17	0,31
Bhoutan	77	78	12,75	11,87	8,50	8,28
Bolivie	930	767	11,94	9,12	2,38	7,87
Botswana	28	39	0,39	0,47	0,54	0,31
Burkina Faso	507	610	12,14	12,65	39,01	18,16
Burundi	225	351	39,10	54,58	0,08	0,19
Éthiopie	1 553	1 823	23,54	22,79	60,39	92,18
Ex-République yougoslave de Macédoine	266	248	5,75	4,80	0,18	0,92
Kazakhstan	269	265	0,93	0,70	131,14	117,33
Kirghizistan	200	258	10,76	12,27	5,10	8,55
Lesotho	78	102	5,89	6,00	13,29	5,21
Malawi	518	476	31,20	26,87	27,86	17,89
Mali	543	567	12,96	12,22	40,48	48,75
Mongolie	248	262	19,66	17,29	23,30	11,88
Népal	465	427	7,97	6,44	35,88	28,28
Niger	457	536	16,83	17,48	16,10	18,27
Paraguay	51	0	0,84	0,30	11,17	17,65
République centrafricaine	50	105	4,16	7,93	2,90	10,44
République de Moldova	117	118	5,07	4,09	0,18	0,13
République démocratique populaire lao	299	270	14,88	11,70	33,73	20,59
Rwanda	333	468	20,16	25,77	7,64	18,15
Swaziland	28	117	1,50	4,82	6,21	0,50
Tadjikistan	147	241	10,07	12,06	0,12	0,56
Tchad	247	319	10,58	12,05	28,13	67,85
Turkménistan	27	37	0,47	0,61	6,33	2,13
Ouganda	977	1 159	15,84	17,32	6,37	43,51
Ouzbékistan	195	246	1,94	2,06	40,76	32,84
Zambie	581	1 081	13,88	20,69	47,12	32,91
Zimbabwe	186	186	..	..	0,60	0,70
Pays en développement sans littoral	10 150	13 776	7,29	8,70	660,01	958,57
Pays en développement de transit	21 620	21 795	0,54	0,46	2 049,09	2 632,45

Sources : OCDE, annexe statistique de *Coopération pour le développement, Rapport 2005* (versements nets d'APD, ratio APD/RNB pour 2003); Organisation des Nations Unies, base de données en ligne sur les objectifs du Millénaire pour le développement (ratio APD/RNB pour 2002 et 2004); *Statistiques en ligne sur le développement international* (Aide totale des donateurs pour le transport, le stockage et les communications).

Tableau 3
Niveau d'endettement et allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulatif en millions de dollars É.-U. en 2005
	2003	2004	2003	2004	2005
	Afghanistan				
Arménie	167	174	40	34	
Azerbaïdjan	67	64	24	24	
Bhoutan	316	339	71	76	
Bolivie	361	286	72	72	2 060
Botswana	21	19	7	6	
Burkina Faso	533	442	46	44	930
Burundi	3 495	2 948	222	205	1 472
Éthiopie	1 426	1 109	108	82	3 275
Ex-République yougoslave de Macédoine	137	123	40	39	
Kazakhstan	176	161	74	79	
Kirghizistan	348	292	106	97	
Lesotho	147	128	66	56	
Malawi	675	756	163	164	1 000
Mali	335	295	74	67	895
Mongolie	239	197	124	119	
Népal	483	444	55	52	
Niger	615	526	88	73	1 190
Ouganda	810	755	71	62	1 950
Ouzbékistan	171	138	50	42	
Paraguay	258	207	53	49	
République centrafricaine	741	714	91	82	
République de Moldova	236	189	96	72	
République démocratique populaire lao	514	452	93	85	
Rwanda	2 655	1 689	91	91	1 400
Swaziland	42	41	24	20	
Tadjikistan	143	98	73	47	
Tchad	411	110	66	42	260
Turkménistan					
Zambie	664	617	161	137	3 900
Zimbabwe	183	171	90	106	

	Ratio dette/exportations (pourcentage)		Ratio dette/PIB (pourcentage)		Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulé en millions de dollars É.-U. en 2005
	2003	2004	2003	2004	2005
Pays en développement sans littoral	222	191	62	59	18 332
Pays en développement de transit	126	103	32	29	..
Pays en développement	107	92	35	33	..

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques en ligne* (exportations et PIB); Banque mondiale, *Indicateurs de développement mondial en ligne* (dette), Organisation des Nations Unies, *Base de données en ligne sur les objectifs du Millénaire pour le développement*. (Engagement d'allègement de la dette au titre de l'initiative PPTE, chiffre cumulé).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 4
Exportations et importations

	Exportations				Importations			
	Millions de dollars É.-U.		Pourcentage du PIB		Millions de dollars É.-U.		Pourcentage du PIB	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Afghanistan	105	105	2,4	2,0	995	1 240	22,6	23,6
Arménie	678	705	24,2	19,5	1 269	1 318	45,2	36,5
Azerbaïdjan	2 592	3 120	36,3	37,7	2 626	3 516	36,8	42,5
Bhoutan	154	175	22,5	22,5	239	275	34,9	35,3
Bolivie	1 573	2 129	20,0	25,3	1 630	1 842	20,7	21,9
Botswana	2 480	2 778	33,8	32,9	2 085	2 300	28,4	27,2
Burkina Faso	326	445	8,7	10,0	940	1 070	25,1	24,0
Burundi	38	47	6,4	6,9	157	176	26,3	26,0
Éthiopie	504	593	7,6	7,4	2 686	3 750	40,3	46,7
Ex-République yougoslave de Macédoine	1 363	1 661	29,2	31,6	2 300	2 875	49,3	54,6
Kazakhstan	12 927	20 093	41,9	49,3	8 409	12 781	27,3	31,4
Kirghizistan	582	719	30,5	33,2	717	941	37,5	43,5
Lesotho	480	595	44,6	43,3	1 113	1 280	103,3	93,2
Malawi	459	452	24,1	21,8	702	792	36,8	38,1
Mali	929	1 123	21,9	22,7	1 130	1 300	26,7	26,3
Mongolie	616	770	51,9	60,6	801	1 002	67,4	78,8
Népal	662	756	11,3	11,6	1 754	1 870	29,9	28,7
Niger	339	371	14,2	13,8	490	525	20,6	19,6
Ouganda	562	639	8,7	8,2	1 251	1 657	19,4	21,3
Ouzbékistan	2 936	3 620	29,4	30,7	2 576	3 440	25,8	29,2
Paraguay	1 242	1 657	20,6	23,6	2 079	2 600	34,4	37,0
République centrafricaine	140	151	12,3	11,5	105	120	9,2	9,1
République démocratique populaire lao	378	455	18,1	18,7	524	617	25,1	25,4
République de Moldova	806	986	40,7	38	1 429	1 774	72,1	68,4
Rwanda	58	98	3,4	5,4	245	284	14,5	15,6
Swaziland	1 030	1 140	56,2	49,4	1 030	1 100	56,2	47,7
Tadjikistan	797	915	51,3	47,9	1 014	1 375	65,3	72,0
Tchad	387	1 548	16	38,4	1 283	1 180	53,1	29,3
Turkménistan	3 632	3 870	33,9	31,3	2 516	3 320	23,5	26,8
Zambie	1 044	1 180	24,3	22,2	1 460	1 780	33,9	33,5
Zimbabwe	2 450	2 800	49,1	61,6	2 835	3 220	56,9	70,8
Pays en développement sans littoral	42 268	55 697	28,1	30,9	48 392	61 320	32,2	34,0
Pays en développement de transit	950 873	1 227 785	24,4	26,7	899 153	1 185 018	23,0	25,8
Pays en développement	2 403 429	3 003 599	32,7	35,7	2 228 228	2 812 718	30,3	33,5

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques en ligne* (exportations, importations et PIB).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 5
Indicateurs relatifs aux infrastructures de transport
dans les pays en développement sans littoral (mesurés l'an dernier)

	Réseau routier (kilomètres)	Routes asphaltées (pourcentage du réseau routier)	Réseau ferroviaire (kilomètres)	Nombre de départs d'avions	Transport aérien, fret (millions de tonnes par kilomètre)	Transport aérien, nombre de passagers	Voies navigables (kilomètres)	Oléoducs (kilomètres)
Afghanistan	34 789	23,7	..	..	..	..	1 200	387
Arménie	7 633	96,8	711	5 657	7,0	509 904	..	1 871
Azerbaïdjan	27 016	47	2 122	11 090	34,4	1 007 000	..	5 969
Bhoutan	8 050	62	..	2 306	0,3	45 820	..	..
Bolivie	60 762	7,1	3 698	28 522	24,5	1 853 193	10 000	9 200
Botswana	25 233	35,14	888	7 933	0,3	214 257	..	..
Burkina Faso	12 506	16	622	1 426	0,0	61 725	..	..
Burundi	14 480	7,1	..	..	..	..	..	..
Éthiopie	33 856	12,9	781	29 546	117,2	1 403 293	..	..
Ex-République yougoslave de Macédoine	8 684	..	699	2 398	0,1	210 875	..	388
Kazakhstan	258 029	95,86	13 770	11 816	12,6	842 837	4 000	21 733
Kirghizistan	18 840	90	424	5 552	5,0	245 686	600	380
Lesotho	5 940	18,3	..	..	..	..	..	..
Malawi	28 400	18,5	710	5 616	1,2	114 328	700	..
Mali	15 100	12,1	733	..	..	..	1 815	..
Mongolie	49 250	3,5	1 810	6 860	6,3	318 315	580	..
Népal	15 905	53,9	59	5 920	7,0	449 025	..	..
Niger	10 100	7,9	..	..	..	..	300	..
Ouganda	70 746	23	259	302	26,7	45 711	300	..
Ouzbékistan	81 600	87,3	4 126	22 698	83,5	1 588 049	1 100	10 051
Paraguay	29 500	50,8	441	9 104	0	373 456	3 100	..
République centrafricaine	23 810	2,7	..	..	..	..	2 800	..
République démocratique populaire lao	32 620	14,07	..	8 518	2,3	275 501	4 600	540
République de Moldova	12 730	86,2	1 120	4 657	0,6	200 615	424	606
Rwanda	12 000	8,3	..	..	..	..	..	..
Swaziland	3 594	..	301	..	..	..	..	..
Tadjikistan	27 767	82,7	617	8 494	5,8	498 456	200	579
Tchad	33 400	0,8	..	..	..	..	..	205
Turkménistan	24 000	81,2	2 523	29 424	16,5	1 779 007	1 300	7 944
Zambie	91 440	22	1 273	4 877	0,0	49 368	2 250	771
Zimbabwe	97 267	19	2 759	4 439	17,4	237 842	..	261
Pays en développement sans littoral	1 175 047	46	40 446	217 155	368,7	12 324 263	35 269	60 885

(Voir note(s) page suivante)

(Note(s) du tableau 5)

Sources : Banque mondiale, *Indicateurs de développement en ligne* (réseau routier; routes asphaltées, pourcentage du réseau routier; réseau ferroviaire; nombre de départs d'avions; transport aérien, nombre de passagers) et Central Intelligence Agency, *World Fact Book 2006* (oléoducs et voies navigables).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.

Tableau 6
**Indicateurs relatifs aux télécommunications dans les pays en développement sans littoral
(2003, sauf indication contraire)**

	<i>Lignes téléphoniques principales par 100 habitants</i>	<i>Abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants</i>	<i>Ordinateurs personnels par 1 000 habitants</i>	<i>Utilisateurs d'Internet par 1 000 habitants</i>	<i>Investissement dans les télécommunications (millions de dollars)</i>	<i>Importations d'équipements de télécommunications (millions de dollars) (2002)</i>
Afghanistan	0,2	1,0	..	1	..	..
Arménie	14,8	3,0	16	37	29,6	15,8
Azerbaïdjan	11,4	12,8	15	43	28,7	39,0
Bhoutan	3,4	1,1	14	20	2,8	..
Bolivie	7,3	13,1	..	37	162,0	54,0
Botswana	7,5	29,7	40	23	19,0	87,6
Burkina Faso	0,5	1,9	2	4	24,0	8,5
Burundi	0,3	0,9	2	2	30,0	1,9
Éthiopie	0,6	..	2	1	35,3	22,0
Ex-République yougoslave de Macédoine	25,2	37,2	57	60	..	29,00
Kazakhstan	14,1	8,4	..	19	87,5	100,6
Kirghizistan	7,6	2,7	14	38	0,9	..
Lesotho	1,6	4,7	..	14	7,1	2,07
Malawi	0,8	1,3	2	3	..	14,27
Mali	0,6	2,3	2	3	18,0	..
Mongolie	5,6	13,0	77	58	8,2	10,5
Népal	1,6	..	4	3	21,0	..
Niger	0,2	0,6	1	1	..	2,1
Ouganda	0,2	3,0	4	5	..	28,9
Ouzbékistan	6,7	1,3	..	19	41	..
Paraguay	4,7	29,9	34	20	82,0	32,8
République centrafricaine	0,2	1,0	2	1	0,1	..
République démocratique populaire lao	1,2	2,0	4	3	29,8	..
République de Moldova	21,9	13,2	21	80	44,3	23,5
Rwanda	0,3	1,6	..	3	..	4,8
Swaziland	4,4	8,1	29	26	27,6	8,3
Tadjikistan	3,7	0,7	..	1	6,5	..
Tchad	0,2	0,8	2	2	..	..
Turkménistan	7,7	..	..	4	7,3	..
Zambie	0,8	2,2	8	6	5	18,1
Zimbabwe	2,6	3,1	53	68	..	..
Pays en développement sans littoral	2,9	4,3	8,1	11	718	504

Sources : CNUCED, *Manuel de statistiques de la CNUCED en ligne* (lignes téléphoniques principales par 100 habitants, abonnés au service de téléphonie mobile par 100 habitants, ordinateurs personnels par 1000 habitants, utilisateurs d'Internet par 1 000 habitants, investissement dans les télécommunications, importations d'équipements de télécommunications).

Note : Les deux points (..) indiquent que les données ne sont pas disponibles.