



Assemblée générale

Distr. générale
11 septembre 2014
Français
Original : anglais

Comité préparatoire intergouvernemental de la Deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

Deuxième session

New York, 2 et 3 octobre 2014

Projet de Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la Décennie 2014-2024¹

I. Introduction

1. Les Nations Unies se sont engagées à promouvoir, dans le monde, la paix et la sécurité, le progrès économique et social, les droits de l'homme et la dignité, de façon équitable et sans oublier personne. Dans un monde de plus en plus caractérisé par la mondialisation et l'interdépendance, il est impératif d'examiner les perspectives et les problèmes dans un cadre synthétique, à l'échelle mondiale. Assurer à tous une vie dans la dignité et promouvoir un progrès et une prospérité équitables dans le cadre général du développement durable est la grande tâche qui incombe à la communauté internationale.

2. On compte, en Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique du Sud, 32 pays en développement sans littoral dont la population totale est de l'ordre de 440 millions; ces pays connaissent des difficultés particulières du fait de leur manque d'accès territorial direct à la mer, de leur éloignement et de leur isolement des marchés mondiaux. Leur commerce international dépend du transit par d'autres pays. La multiplication des passages de frontière, l'éloignement des grands marchés, la pesanteur des formalités de transit et l'insuffisance des infrastructures alourdissent de façon considérable le coût total du transport et les autres coûts de transaction, et cela amenuise la marge de compétitivité des pays en développement sans littoral, réduit leur croissance économique et amoindrit leur capacité de développement économique soutenu, de progrès humain et social et de durabilité environnementale. L'absence d'accès à la mer est une des principales causes de l'incidence relativement élevée de l'extrême pauvreté et de l'existence de contraintes structurelles dans ces pays. En tant que groupe, ils figurent parmi les pays en

¹ Le présent document est soumis tardivement en raison de retards intervenus dans le processus intergouvernemental de négociation du texte.



développement les plus pauvres et beaucoup sont également classés parmi les pays les moins avancés (PMA) en raison de leurs capacités limitées et de leur dépendance à l'égard d'un nombre très limité de marchandises pour leurs recettes d'exportation.

3. La coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit profite aux uns et aux autres en raison de l'amélioration et de l'entretien régulier de la connectivité de leur infrastructure et des dispositions techniques et administratives relatives aux transports, aux douanes et aux systèmes logistiques.

4. 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, qui s'est tenue en 2003 à Almaty (Kazakhstan), a adopté le Programme d'action d'Almaty sur des partenariats conçus pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral. Le Programme d'action témoignait du vif intérêt de la communauté internationale pour une coopération qui éliminerait les obstacles auxquels se heurtent les pays en développement sans littoral. Le Programme d'action d'Almaty cherche à mieux assurer l'intégration complète des pays en développement sans littoral dans l'économie mondiale par la mise en œuvre de mesures spécifiques par toutes les parties prenantes dans les domaines prioritaires des questions fondamentales de la politique de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, le commerce international et la facilitation du commerce, les mesures internationales d'appui et la mise en œuvre et l'examen.

5. Le Programme d'action d'Almaty a aidé à faire largement connaître les difficultés que connaissent les pays en développement sans littoral. Le sort difficile de ces pays et leurs besoins propres sont désormais plus largement reconnus au niveau international et aux Nations Unies en particulier. Ils figurent maintenant en bonne place dans le programme international de développement. L'Assemblée générale a reconnu la nécessité d'examiner les difficultés particulières des pays en développement sans littoral dans les documents issus des réunions mondiales au sommet tenues en 2005 et 2010 sur les objectifs du Millénaire pour le développement. Le document intitulé « L'avenir que nous voulons », issu de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable tenue à Rio de Janeiro en juin 2012 (voir la résolution 66/288 de l'Assemblée générale), invitait les États Membres et leurs partenaires de développement, les organismes du système des Nations Unies et les autres organisations internationales, régionales et sous-régionales compétentes à accélérer leur action pour la construction, la maintenance, l'amélioration des installations de transport, de stockage et de transit dans les pays en développement sans littoral, notamment en ouvrant des itinéraires de rechange, en réalisant les tronçons manquants et en améliorant les communications et l'infrastructure énergétique de façon à soutenir le développement durable des pays en développement sans littoral. Bien que certains progrès aient été réalisés durant la période à l'examen, il faut maintenir cette aide mondiale, notamment sous la forme d'une assistance financière et technique.

6. Le Programme d'action d'Almaty a contribué au développement des pays en développement sans littoral; pourtant il s'agit d'un chantier qui n'est pas terminé, car ces pays ont encore beaucoup à faire pour être à même de profiter pleinement de la mondialisation et de réaliser une croissance économique soutenue profitant à tous

et leur développement durable, continuer à réduire l'incidence de la pauvreté, créer des emplois et mener les transformations structurelles nécessaires.

7. L'adoption d'un programme d'action décennal synthétique et axé sur les résultats qui incorpore des mesures et des mécanismes de soutien nouveaux et innovants pour aider les pays en développement sans littoral et renforcer leur collaboration avec leurs partenaires de développement et avec les pays de transit est donc urgente. Le présent projet de programme d'action découle des impératifs d'équité et de solidarité afin d'aider des pays que leur géographie rend vulnérables à recueillir les avantages du commerce international, à transformer la structure de leur économie et à réaliser une croissance rapide, durable et profitant à tous. Les problèmes, les préoccupations et les aspirations des pays en développement sans littoral que l'on analyse ici doivent figurer en bonne place dans le nouveau programme mondial pour le développement, en particulier le programme de développement pour l'après-2015, les objectifs du développement durable et le Programme de Doha pour le développement.

II. Examen et évaluation de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty

8. Depuis l'adoption en 2003 du Programme d'action d'Almaty, la croissance économique s'est un peu accélérée dans les pays en développement sans littoral. Les taux de croissance de leur produit intérieur brut (PIB) est ainsi passé de 4,5 % en 2003 à 6,3 % en 2013. Il existe pourtant entre ces pays d'importantes disparités : un tiers seulement ont réalisé en 2013 un taux de croissance de plus de 6 %. Même dans ces pays, la pérennité de ces progrès ne laisse pas d'être préoccupante. En outre, ils demeurent extrêmement vulnérables aux chocs d'origine extérieure. Ces pays ne sont pas encore complètement remis des crises économiques et financières de 2007 et de 2008. En outre, ces taux de croissance économique élevés ne se sont pas traduits par la création d'emplois en nombre suffisant et par une réduction rapide de l'extrême pauvreté. Si le PIB annuel moyen par habitant des pays en développement sans littoral est passé de 697 dollars en 2003 à 1 423 dollars en 2012, dans deux tiers de ces pays, il demeure inférieur à 1 000 dollars.

9. S'agissant du développement social, les pays en développement sans littoral ont obtenu certains résultats positifs entre 2005 et 2012. Cependant, la moitié de ces pays se classent toujours en queue de liste du classement selon l'indicateur du développement humain. Certains pays en développement sans littoral ont progressé pour ce qui touche la scolarisation primaire nette, la parité dans l'enseignement primaire, la représentation des femmes dans les instances de décision et la lutte contre la propagation du sida. Cependant, la pauvreté reste très générale, l'insécurité alimentaire est considérable et les moyens d'assainissement rudimentaires. Comparé à d'autres groupes de pays, le fait que la mortalité infantile et maternelle demeure relativement élevée reste, dans beaucoup de pays en développement sans littoral, un problème majeur de développement humain.

10. Les pays en développement sans littoral sont vulnérables aux effets du changement climatique, qui aggravent la désertification et la dégradation des sols. Ces pays sont disproportionnellement touchés par la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse mais aussi par les inondations, notamment celles causées par la rupture des barrages morainiques des lacs de glacier; on sait en outre que près

de 50 % des terres arides dans le monde se trouvent dans les pays en développement sans littoral. Sur les 29 pays dont 20 % au moins de la population vit sur des terres dégradées, 14 sont des pays en développement sans littoral.

11. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont pris d'importantes mesures pour éliminer les obstacles matériels et immatériels à certains aspects du transport en transit. Ils ont amélioré l'harmonisation des régimes, des lois, des procédures et des pratiques du transit. Plusieurs accords régionaux et sous-régionaux de facilitation du transit ont été conclus et adoptés. Certains pays en développement sans littoral et pays de transit ont conclu des accords commerciaux régionaux, institué des zones de libre-échange et des unions douanières, et créé des institutions qui facilitent le transport en transit et des organes de facilitation des échanges ou des commissions de coordination, ainsi que des caisses d'équipement routier. Les formalités aux frontières ont été simplifiées et harmonisées, ce qui a réduit les délais et amélioré l'efficacité. Il faut poursuivre ces réformes, améliorer l'efficacité et préserver durablement les résultats obtenus.

12. Selon diverses études, le nombre de jours que prend l'importation d'un article dans les pays en développement sans littoral est passé de 57 en 2006 à 47 en 2014, et pour les exportations ces chiffres sont respectivement de 49 et de 42. Il y a là un résultat appréciable, mais le nombre de jours nécessaires pour importer ou pour exporter un article est pratiquement deux fois ce qu'il est pour les pays de transit, pour lesquels l'importation d'un article prend 27 jours et l'exportation 22 jours. Le coût moyen, pour un pays en développement sans littoral, de l'exportation d'un conteneur est de 3 204 dollars, alors qu'il n'est que de 1 268 dollars pour un pays de transit; de même, le coût moyen de l'importation d'un conteneur est de 3 884 dollars pour les premiers et de 1 434 dollars pour les pays de transit. Cela empêche considérablement les pays en développement sans littoral de mettre à profit leur potentiel dans le domaine du commerce international. La création de systèmes de transport en transit qui soient sûrs, fiables et efficaces, demeure d'importance critique pour permettre à ces pays de réduire les coûts de transport et améliorer la compétitivité de leurs exportations sur les marchés régionaux et mondiaux. L'absence d'accès à la mer a un impact très important sur le développement de l'ensemble des pays en développement sans littoral. Cette caractéristique réduit de 20 % en moyenne leur niveau de développement par rapport à celui des pays ayant un accès à la mer.

13. Le développement et l'amélioration du réseau routier et du réseau ferré sont en progrès et on s'efforce aux niveaux national, sous-régional et régional de mieux entretenir les équipements de transport existants. Dans toutes les régions, on a créé des ports secs à l'intérieur du pays et ouvert des guichets uniques aux frontières. Malgré cela, l'équipement demeure insuffisant et c'est là le principal obstacle à la pleine exploitation par les pays en développement sans littoral de leur potentiel commercial. Le transport aérien de marchandises a augmenté dans certains pays en développement sans littoral et le nombre de décollages d'avion-cargo enregistrés pour l'ensemble du groupe de pays est passé de 200 000 environ en 2003 à 362 800 en 2013. Mais les pays en développement sans littoral ont beaucoup de mal à trouver les vastes ressources que nécessitent, dans le transport aérien, la création d'équipements, leur entretien, la remise en état ou encore le remplacement des flottes aériennes vieillissantes. Cela limite l'expédition par voie aérienne des marchandises ayant une grande valeur unitaire ou des marchandises à expédier très rapidement comme les documents, les produits pharmaceutiques, les articles

d'habillement à la dernière mode, l'électronique de grande consommation, les produits agricoles périssables et les produits de la mer.

14. Les pays en développement sans littoral ont amélioré leurs télécommunications, et en particulier la connectivité d'Internet et la téléphonie mobile. Malgré la pénétration progressive de la télématique, les pays en développement sans littoral sont en retard par rapport aux autres pays en développement pour ce qui est de l'accès au haut débit, alors que cette technologie peut jouer un rôle crucial dans l'amélioration de la connectivité, celle de la compétitivité des entreprises et la facilitation du commerce international. Il faut en priorité dans les pays en développement sans littoral améliorer l'accès aux réseaux internationaux de câbles sous-marins à fibre optique de grande capacité pour les services peu coûteux de téléphone international, un accès plus rapide à Internet et la création de réseaux à haut débit capables de relier les villes et d'assurer un partage équitable des équipements entre les secteurs du transport, de l'énergie et de la télématique en collaboration avec les pays de transit.

15. Grâce en grande partie à la hausse des cours mondiaux des produits de base, les exportations totales de marchandises des pays en développement sans littoral sont passées de 44 milliards de dollars en 2003 à 228 milliards en 2013. Les importations ont également augmenté. La part des pays en développement sans littoral dans les exportations mondiales de marchandises a doublé au cours de la dernière décennie mais elle reste encore très faible, à 1,2 % environ. Les données commerciales désagrégées montrent que 65 % des recettes d'exportation de marchandises de ces pays ne sont le fait que de trois d'entre eux, et que deux de ces pays seulement ont assuré plus de la moitié de toutes les exportations de marchandises des pays en développement sans littoral en 2013. C'est dire combien ces pays continuent à occuper une place marginale dans les marchés mondiaux. En outre, les pays en développement sans littoral sont fortement dépendants des exportations de quelques ressources minérales et de produits agricoles à faible valeur ajoutée, qu'ils exportent vers un petit nombre de marchés – ce qui les rend très vulnérables aux fluctuations rapides des cours et à l'instabilité de la demande. Cette situation a entraîné des déséquilibres commerciaux de plus en plus prononcés et une dégradation régulière des termes de l'échange de ces pays. Le problème est encore aggravé par leur faible capacité productive, qui les empêche pratiquement d'exporter des marchandises à forte valeur ajoutée ou de diversifier leurs exportations et leurs marchés. Environ 20 % des pays en développement sans littoral suivent actuellement la procédure d'accession à l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

16. L'aide publique au développement (APD) versée aux pays en développement sans littoral a, entre 2003 et 2012, plus que doublé, passant de 12,2 milliards de dollars à 25,9 milliards. L'aide publique au développement couvre plus de 20 % des dépenses de l'administration centrale dans 16 pays en développement sans littoral. Cependant, la répartition de cette aide entre ces pays est inégale. Les versements au titre de l'Aide pour le commerce à ces pays sont, entre 2006 et 2012, passés de 3,5 milliards de dollars à plus de 5,9 milliards. Cette forme d'aide a aidé à améliorer la facilitation du commerce et le développement de l'infrastructure liée au commerce. Mais cette aide doit être répartie plus également entre les différents pays en développement sans littoral.

17. La capacité productive des pays en développement sans littoral est restreinte et leurs faiblesses structurelles compromettent leurs perspectives de croissance et limitent leur productivité et leur compétitivité. Les problèmes des pays en développement sans littoral au cours de la prochaine décennie pour le développement devront être appréhendés de façon synthétique afin de garantir qu'ils puissent transformer les structures de leur économie et parvenir à un mode durable de développement.

18. Le Programme d'action d'Almaty a dans une certaine mesure été intégré dans les stratégies nationales de développement des pays en développement sans littoral, mais il faudrait assurer sa meilleure intégration dans ces stratégies aux niveaux national, régional et mondial. Les perspectives et les difficultés des pays en développement sans littoral doivent également figurer en bonne place dans les programmes des partenaires de développement de ces pays et en particulier dans les stratégies en matière d'aide, de commerce de développement. Les intérêts des pays en développement sans littoral doivent figurer en bonne place dans le programme de développement pour l'après-2015 et dans les objectifs de développement durable car c'est une condition essentielle de la bonne application de ces instruments et de leur cohérence dans les processus mondiaux.

III. Renouveau et renforcement des partenariats pour le développement

19. Le projet de programme d'action pour les pays en développement sans littoral s'appuie sur plusieurs engagements et partenariats entre : a) les pays en développement sans littoral et les pays de transit; b) les premiers et leurs partenaires de développement; et c) les organisations internationales et régionales, les participants à la coopération Sud-Sud et à la coopération triangulaire, le secteur privé et plusieurs autres parties prenantes.

20. L'atténuation de la pauvreté dans les pays en développement sans littoral et leur transformation structurelle et leur développement durable dépendent de l'existence de systèmes efficaces de transport en transit, d'une collaboration robuste pour le développement des moyens de transport multimodal et de leurs interconnexions, de la création de régimes juridiques favorables et de dispositions institutionnelles adéquates, et d'un solide appui des équipes dirigeantes à la coopération entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit. La transparence, la bonne gouvernance et des dispositions institutionnelles efficaces dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit aideront aussi beaucoup à promouvoir ce partenariat. Il faut encourager cette collaboration sur la base des intérêts mutuels des pays sans littoral et des pays de transit. Les efforts que consentiront les pays en développement sans littoral et les pays de transit devront être complétés par une action robuste de mobilisation des ressources, de coopération technique et d'adaptation technologique, de création de capacités, ainsi que d'une coopération améliorée et renforcée des pays partenaires. Le soutien apporté au niveau mondial sera également décisif étant donné les difficultés énormes auxquelles se heurtent les pays en développement sans littoral. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale aideront aussi beaucoup ces pays à résoudre leurs problèmes propres et à s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales.

21. La communauté internationale, notamment les institutions financières et de développement, les organisations et institutions multilatérales, les pays donateurs et d'autres donateurs nouveaux ou émergents, devraient apporter un soutien financier et technique aux pays en développement sans littoral pour les mettre à même de résoudre au mieux leurs problèmes de transport en transit. Les partenaires de développement devraient au besoin intégrer le programme d'action dans leurs politiques, programmes et activités de coopération respectifs pour garantir aux pays en développement sans littoral une aide financière et technique ciblée, prévisible et améliorée.

22. Le secteur privé est un acteur important et sa contribution sera décisive pour le succès du programme d'action, notamment par l'intermédiaire de partenariats public-privé efficaces.

23. Les organisations internationales et régionales, les partenaires de la coopération Sud-Sud et triangulaire et d'autres parties prenantes devraient apporter leur concours à la solution des problèmes des pays en développement sans littoral et les aider à assurer la transformation structurelle de leur économie. Il est impératif d'améliorer la gouvernance et la cohérence des systèmes monétaire, financier et commercial internationaux, de façon à assurer la participation des pays en développement sans littoral aux processus décisionnels et à la fixation de règles et de régimes internationaux qui soient compatibles avec les aspirations de ces pays.

IV. Objectifs

24. L'objectif d'ensemble du nouveau programme d'action est de répondre de façon plus cohérente aux besoins et aux problèmes spécifiques des pays en développement sans littoral qui résultent de leur enclavement, de leur éloignement et plus généralement de leur géographie. Il faut donc prêter attention à la création et à l'expansion de systèmes efficaces de transit et au développement des transports, à l'amélioration de la compétitivité de ces pays, à l'essor de leur commerce, à la transformation structurelle de leur économie, à la coopération régionale et à la recherche d'une croissance économique et d'un développement durable qui profitent à tous afin de réduire la pauvreté, d'accroître la résilience et en fin de compte de désenclaver ces pays.

25. Les cibles proposées sont les suivantes :

- a) Un taux de croissance annuelle du PIB d'au moins 7 % au cours des 10 prochaines années;
- b) L'élimination de l'extrême pauvreté en 2024 au plus tard, en ramenant à zéro le nombre d'hommes vivant avec moins de 1,25 dollar par jour.

26. Les objectifs seraient les suivants :

- a) Assurer de façon efficace et économique, par les moyens de transport, un accès sans entrave des pays en développement sans littoral à la mer selon le principe de la liberté de transit et au moyen d'autres mesures;
- b) Réduire les coûts de transaction des échanges et améliorer les services nécessaires par la simplification et la normalisation des réglementations, de façon à améliorer la compétitivité des exportations des pays en développement sans littoral

et de réduire le coût des importations, pour faciliter un développement économique rapide et profitant à tous;

c) Créer des réseaux de moyens de transport en transit adéquats et réaliser les tronçons manquants de façon à desservir les pays en développement sans littoral;

d) Appliquer correctement les instruments juridiques bilatéraux, régionaux et internationaux et renforcer l'intégration régionale;

e) Encourager la croissance des échanges et accroître la participation aux courants mondiaux d'échange par une transformation structurelle de l'économie et notamment par le développement des capacités productives, la création de valeur ajoutée, la diversification des exportations et la réduction de la dépendance à l'égard des produits de base;

f) Augmenter et renforcer le soutien international apporté aux pays en développement sans littoral pour éliminer la pauvreté et promouvoir le développement durable.

V. Priorités

Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

Priorité 2 : Développement et maintenance de l'infrastructure

- a) Infrastructure de transport;
- b) Infrastructure énergétique;
- c) Infrastructure informatique.

Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

- a) Commerce international;
- b) Facilitation du commerce.

Priorité 4 : Transformation des structures de l'économie, développement des capacités productives et création de valeur ajoutée

- a) Croissance économique soutenue profitant à tous;
- b) Agriculture et développement rural;
- c) Développement du secteur privé;
- d) Développement du secteur des services et notamment du tourisme;
- e) Sciences, technologies et innovation.

Priorité 5 : Intégration et coopération régionales

Priorité 6 : Questions nouvelles et émergentes

a) Changements climatiques, désertification, dégradation des sols, sécheresse et catastrophes naturelles;

- b) Accroître la capacité de résistance aux chocs extérieurs.

Priorité 7 : Moyens de mise en œuvre

- a) Mobilisation des ressources intérieures;
- b) Aide publique au développement;
- c) Aide pour le commerce;
- d) Coopération Sud-Sud et triangulaire;
- e) Système des Nations Unies, institutions financières internationales et banques de développement multilatérales et régionales;
- f) Investissements directs étrangers;
- g) Création de capacités.

Priorité 8 : Mise en œuvre, suivi et évaluation.

Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

27. La liberté de transit et les équipements de transit jouent un rôle essentiel dans le développement général des pays en développement sans littoral. Il est important de réaffirmer le droit des pays sans littoral à l'accès à la mer et la liberté de transit par le territoire des pays de transit, pour tous les moyens de transport, par les itinéraires les plus commodes pour assurer le transit international, conformément aux règles internationales applicables. Aucune distinction ne doit être faite en fonction du pavillon des navires, du lieu d'origine, de départ, d'entrée, de sortie ou de destination ou de tout autre paramètre relatif à la propriété des biens, des navires ou des autres moyens de transport, conformément aux règles applicables du droit international.

28. Dans l'exercice de leur souveraineté sur leur territoire, les règles applicables du droit international obligent les pays de transit à prendre toutes les mesures nécessaires pour laisser les pays en développement sans littoral exercer leurs droits et utiliser leurs équipements sans obstacles et à aider ces pays à valoriser pleinement leur potentiel commercial en réduisant les délais de transit, le coût du transit et les formalités à remplir.

29. L'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles et des formalités doivent être encouragées par l'application intégrale et effective des conventions internationales sur le transport et le transit et des accords bilatéraux, sous-régionaux et régionaux. Les dispositions bilatérales ne doivent pas être moins favorables que celles prévues par les conventions internationales et par les pratiques optimales en vigueur. L'accord de l'OMC sur la facilitation du commerce guidera utilement les travaux dans ce domaine. Les pays en développement sans littoral échangeront des connaissances de façon que les initiatives optimales soient adaptées et reprises par d'autres pays en développement sans littoral. La coopération sur le régime juridique du transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins est la condition essentielle d'un règlement efficace et cohérent des problèmes de passage des frontières par les marchandises et du transport en transit. Cette coopération doit être facilitée en fonction de l'intérêt mutuel des pays en développement sans littoral et de transit. La participation effective des principales parties prenantes publiques et privées est la condition de la facilitation du transit. Il est important de faciliter la libre circulation des personnes entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins par la mise en place d'un

système simplifié et harmonisé de visas réservés aux chauffeurs des véhicules transportant les marchandises ou les voyageurs franchissant les frontières.

30. Les cibles proposées pourraient être les suivantes :

a) Améliorer la vitesse moyenne du transport des marchandises le long des couloirs, pour la porter à 300-400 km par 24 heures en 2024 au plus tard;

b) Réduire de 50 % en 2024 au plus tard le délai moyen de passage des frontières terrestres;

c) Améliorer en 2024 au plus tard la connectivité intermodale en faisant en sorte que le transbordement du wagon au camion ne prenne pas plus de trois jours et que le transbordement du bateau au wagon ou au camion ne prenne pas plus de six jours.

31. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient :

a) Accéder aux conventions internationales, régionales et sous-régionales et aux autres instruments juridiques relatifs au transport en transit et la facilitation du commerce et les ratifier;

b) Assurer la bonne application des conventions internationales et régionales et des accords bilatéraux sur le transport en transit et la facilitation du commerce;

c) Améliorer la coordination et la coopération entre les administrations nationales responsables de la police des frontières, et avec les administrations homologues dans les pays de transit. Dans cet esprit, les pays de transit sont encouragés à échanger des informations avec les pays en développement sans littoral concernant toutes modifications apportées à la réglementation du transit, dès que possible, avant leur entrée en vigueur, afin de permettre aux négociants et aux autres parties intéressées d'en prendre connaissance;

d) Mettre en place un mécanisme bilatéral efficace pour éliminer les goulets d'étranglement ou autres obstacles à l'application des accords bilatéraux et multilatéraux;

e) Encourager la simplification, la transparence et l'harmonisation des lois et des règlements administratifs relatifs à la facilitation au port, à tous les moyens de transport en transit, au franchissement des frontières, aux services consulaires, aux formalités douanières et à l'élimination des points de contrôle intérieurs;

f) Mettre en place des systèmes logistiques efficaces en normalisant les incitations à l'efficacité des opérations de transport et de transit, en encourageant la concurrence et en éliminant progressivement les pratiques contraires à la concurrence telles que les cartels et les systèmes de mise sur liste d'attente, chaque fois que possible;

g) Assurer la participation des associations professionnelles de transporteurs routiers et ferroviaires et de bateliers dans des projets de partenariat public-privé et appliquer les initiatives et les pratiques optimales de coopération dans le transit qui ont bien fonctionné dans diverses régions du monde;

h) Collaborer à l'échange de données relatives au commerce et au transport afin d'accélérer les formalités aux frontières, et réduire ainsi les délais, le coût et les formalités;

i) Les pays en développement sans littoral formuleront une politique nationale en matière de transit et chercheront à l'appliquer, en vue d'établir un comité national ayant l'autorité voulue et d'obtenir la participation de tous les acteurs;

j) Les pays en développement sans littoral et les pays de transit s'abstiendront d'appliquer, de rechercher ou d'adopter des arrangements bilatéraux établissant des quotas ou toutes autres restrictions quantitatives au transit international.

32. Les partenaires de développement devraient :

a) Fournir un soutien financier et technique aux pays en développement sans littoral et de transit pour les aider à appliquer les conventions internationales et accords internationaux relatifs à la facilitation du transit et soutenir des initiatives qui encouragent la coopération dans le transit et qui réduisent les coûts du transit et établissent des dispositions logistiques efficaces;

b) Aider les pays en développement sans littoral et de transit à se doter de régimes multilatéraux de transport en transit viables et efficaces avec le concours des parties prenantes publiques et privées et faciliter l'échange de pratiques optimales et de données d'expérience relatives aux politiques suivies et aux initiatives prises;

c) Les organisations régionales et sous-régionales devraient apporter un soutien technique et financier aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit pour les aider à appliquer les initiatives de coopération dans le transit.

Priorité 2 : Développement et maintenance de l'infrastructure

33. La qualité de l'équipement joue un rôle essentiel dans la réduction du coût du développement pour les pays en développement sans littoral. Le développement et la maintenance des moyens de transport de transit, de l'infrastructure télématique et de l'infrastructure énergétique sont d'importance essentielle pour aider ces pays à réduire les coûts élevés du commerce, améliorer leur compétitivité et assurer leur pleine intégration dans le marché mondial. Le développement de l'infrastructure de transit pourrait encore être amélioré par une authentique coopération et par des partenariats entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et leurs partenaires de développement aux niveaux bilatéral, sous-régional, régional et mondial, notamment par des partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

Infrastructures de transport

34. Malgré les améliorations dans l'infrastructure de transport des pays en développement sans littoral, la qualité médiocre et les lacunes de l'équipement restent des obstacles majeurs à la mise en place de systèmes de transport en transit viables et prévisibles. Les infrastructures physiques que sont le réseau ferré, le réseau routier, les ports secs, les voies navigables intérieures, les oléoducs et les aéroports sont inadéquates dans beaucoup de pays en développement sans littoral; les règles et procédures sont rarement harmonisées et les investissements transfrontières et la participation du secteur privé demeurent très limités. Le raccordement des pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux demeure très insuffisant. Les pays en développement sans littoral ont une

performance logistique moins bonne que les autres groupes de pays s'agissant des moyens de transport. Il faut s'occuper d'urgence de construire les tronçons manquants et les réseaux de routes, de voies ferrées et de cours d'eau navigables doivent être améliorés de façon à garantir la continuité des moyens de transport dans le pays concerné et à travers ses frontières. L'amélioration et l'entretien de l'équipement existant sont essentiels. S'agissant du transport multimodal, les chemins de fer ont une grande importance pour les pays en développement sans littoral dont les exportations sont généralement des produits pondéreux. Le transport par voie ferrée doit être encouragé quand son utilisation est viable et quand il existe déjà un réseau ferré.

35. Le développement d'un réseau de moyens de transport intérieurs doit comprendre tous les équipements auxiliaires assurant le bon fonctionnement d'un réseau de routes revêtues, de voies ferrées et de cours d'eau navigables. Ces équipements auxiliaires contribuent non seulement à la sécurité routière et ferroviaire mais en outre font participer les entreprises locales à la fourniture de services le long des grandes routes et des voies ferrées, ce qui peut créer progressivement des couloirs de développement le long des grands axes routiers et ferroviaires .

36. L'ampleur des ressources nécessaires à investir dans le développement des infrastructures de transport et dans leur entretien reste évidemment un problème majeur. Il faut organiser une coopération internationale, régionale, sous-régionale et bilatérale à la réalisation de grands projets d'équipement, l'attribution de crédits budgétaires plus importants, et l'amélioration de l'aide internationale au développement et du financement multilatéral du développement et de l'entretien des équipements de transport. Le secteur privé doit à cet égard jouer un rôle important. Il importe aussi d'étudier des mécanismes de financement innovants, notamment les partenariats publics-privés. Il existe à cet égard des modèles novateurs de développement de l'infrastructure de transport, mais les pays en développement sans littoral souffrent d'un grave manque de ressources pour constituer des dossiers de demande de financement et obtenir les ressources nécessaires. De plus, le secteur privé, dans beaucoup de pays en développement sans littoral, est très limité et n'est guère à même de se lancer dans la construction de grands ouvrages. Le rôle du secteur privé dans le développement infrastructurel doit être renforcé.

37. Les cibles visées pourraient être les suivantes :

a) Doubler en 2024 au plus tard la longueur du réseau national de routes revêtues dans les pays en développement sans littoral;

b) En 2024 au plus tard, augmenter d'au moins 20 % la longueur du réseau ferré dans les pays en développement sans littoral et construire des voies ferrées ou éventuellement les améliorer;

c) En 2024 au plus tard, achever intégralement la construction des tronçons manquants dans les réseaux routiers et ferrés des pays de transit.

38. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient :

a) Adopter et appliquer des politiques nationales systématiques d'équipement et de maintenance de tous les moyens de transport et assurer une bonne coordination avec les pays de transit aux points d'intersection des réseaux;

b) Encourager la collaboration dans la création d'un système de transit robuste et viable, notamment par des travaux réguliers d'amélioration et de maintenance, le développement de couloirs le long des grandes routes de transit, l'ouverture d'un guichet unique aux frontières et la valorisation des économies d'échelle qui peuvent aller de pair avec le transport intermodal, la création de ports secs et de dépôts de conteneurs, d'installations de transbordement et de plaques tournantes logistiques dans l'arrière-pays;

c) Travailler à l'harmonisation de l'écartement des voies ferrées quand c'est possible afin de faciliter la connectivité régionale, au développement des capacités de transbordement et à l'organisation de programmes de formation et d'échanges de personnel entre administrations ferroviaires nationales;

d) Encourager les régimes multilatéraux de délivrance de permis de circulation routière et s'efforcer de créer des régimes bilatéraux de libre circulation routière, et l'expansion des systèmes multilatéraux de quotas;

e) Libéraliser progressivement aux niveaux bilatéral, sous-régional et régional les services de transport routier en tenant compte des caractéristiques des pays en développement sans littoral et de transit;

f) Utiliser plus largement la télématique pour automatiser les formalités douanières et de passage des frontières et notamment les demandes de dédouanement;

g) Collaborer pour améliorer la transparence et l'efficacité de la police des frontières et des douanes pour réduire le coût et encourager le développement de plaques tournantes logistiques internationales;

h) Allouer une part plus grande des investissements publics à l'équipement du pays, avec au besoin une assistance financière et un investissement des partenaires de développement et du secteur privé;

i) Mettre en place les politiques et les réglementations nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé à l'équipement du pays et pour encourager un climat susceptible d'attirer l'investissement direct étranger;

j) Promouvoir les partenariats publics-privés pour le développement et la maintenance des équipements de transport et pour assurer ainsi leur viabilité;

k) Encourager le raccordement des réseaux numériques nationaux aux câbles sous-marins de façon que les pays sans littoral puissent aussi avoir accès au haut débit à un coût raisonnable et puissent développer la télématique et des services connexes de télécommunications de qualité.

39. Les partenaires de développement devraient :

a) Augmenter leur aide financière et technique au développement et à la maintenance des infrastructures conformément aux besoins et aux priorités sectorielles et de développement des pays en développement sans littoral, le développement des moyens de transport restant pour eux un problème fondamental;

b) Aider les pays en développement sans littoral et de transit à échanger des données d'expérience sur le développement du transport en transit et encourager les banques multilatérales et régionales de développement à augmenter leur aide aux

pays en développement sans littoral et de transit afin qu'ils réalisent en priorité des investissements dans le développement des transports;

c) Aider les pays en développement sans littoral à construire des voies ferrées.

Infrastructure énergétique

40. L'exploitation de sources fiables et modernes d'énergie renouvelable peu coûteuse a un effet multiplicateur sur le développement. Sans énergie, un pays ne peut se développer rapidement et durablement et la dépendance à l'égard des combustibles fossiles est une cause importante de vulnérabilité économique, notamment dans le secteur des transports. L'infrastructure énergétique est d'importance essentielle pour la modernisation des systèmes de transit, la mise en place d'axes de transit et de développement, la réduction des délais dans le transit des cargaisons des pays en développement sans littoral, la modernisation informatique et l'augmentation du potentiel productif. L'accès à des sources d'énergie renouvelables fiables et peu coûteuses et aux technologies connexes et l'utilisation et la distribution efficaces de l'énergie seront d'importance critique pour l'amélioration du potentiel productif, condition de la croissance économique soutenue et du développement durable. L'accès aux ressources énergétiques aura des effets étendus sur la santé publique, l'éducation, la modernisation et l'activité économique en général. L'électrification est plus ou moins avancée dans les pays en développement sans littoral. Elle a beaucoup progressé au cours des 10 dernières années, mais il y a encore beaucoup à faire pour satisfaire les besoins élémentaires d'équipement énergétique dans la plupart des pays en développement sans littoral. Ces pays se félicitent également de l'initiative « Énergie durable pour tous » lancée par le Secrétaire général, qui reconnaît l'importance de la contribution de l'accès à l'énergie, de l'amélioration du rendement énergétique et de la promotion des sources d'énergie durables pour l'élimination de la pauvreté et pour le développement durable. Dans le présent contexte, ces pays soutiennent des efforts régionaux, et notamment la création de réseaux de centres régionaux de valorisation des énergies renouvelables et d'amélioration des rendements énergétiques.

41. La cible suivante pourrait être retenue :

En 2024 au plus tard, étendre et au besoin améliorer l'infrastructure de production, de distribution et de transmission de formes modernes et renouvelables d'énergie en milieu rural et urbain, pour assurer un doublement de la production d'énergie primaire par habitant dans les pays en développement sans littoral.

42. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient :

a) Les premiers, élaborer une politique énergétique nationale visant à produire de l'énergie sous une forme moderne, fiable et renouvelable, dans le but d'améliorer notablement la capacité de production, le commerce et la distribution, afin d'assurer à tous l'accès à l'énergie et de transformer leur économie;

b) Les pays en développement sans littoral et de transit devraient intensifier leur collaboration pour promouvoir à travers leurs frontières le commerce de l'énergie et aussi le transit de l'énergie par des lignes de transmission les reliant avec des pays tiers.

43. Les partenaires de développement devraient :

a) Apporter une aide financière, technique et technologique aux pays en développement sans littoral pour que ceux-ci développent leur secteur énergétique conformément à leurs priorités nationales;

b) Encourager le secteur privé et les banques régionales et internationales de développement à investir dans le secteur énergétique.

L'infrastructure informatique

44. Les technologies de l'information et de la communication contribuent à la croissance économique en améliorant la productivité dans tous les secteurs de l'économie, en facilitant l'expansion des marchés au-delà des frontières nationales pour valoriser les économies d'échelle, en abaissant les coûts, en facilitant l'accès aux services et en contribuant à la participation de la population aux affaires publiques, et à la responsabilisation et à la transparence. Cependant, les pays en développement sans littoral peinent beaucoup à déployer l'infrastructure nécessaire et à définir les politiques à suivre. Les coûts de l'accès au haut débit, en proportion du revenu national brut, sont beaucoup plus élevés dans les pays en développement sans littoral que dans les pays côtiers ayant directement accès aux câbles sous-marins. En raison de l'exiguïté de leurs marchés, l'absence d'une réglementation unifiée à l'échelle régionale est un obstacle à la baisse du coût des services informatiques et à une extension de leur couverture géographique.

45. La cible à retenir pourrait être la suivante :

Les pays en développement sans littoral devraient tous retenir comme objectif l'universalisation de l'accès au haut débit en 2024 au plus tard.

46. Les pays en développement sans littoral et de transit devraient :

a) Les premiers, définir une politique nationale du haut débit afin d'améliorer l'accès aux câbles internationaux de fibres optiques à forte capacité et aux réseaux principaux d'accès au haut débit;

b) Les pays en développement sans littoral devraient s'efforcer de développer des services informatiques par le développement de l'infrastructure informatique et son intégration dans tous les domaines importants pour la compétitivité nationale, afin de réduire le temps et le coût du transit et moderniser les douanes et les équipements de transit;

c) Les pays en développement sans littoral et de transit devront chercher ensemble à moderniser les douanes et les équipements de transit et de transport et les autres installations frontalières en utilisant au maximum les possibilités offertes par les réseaux numériques.

47. Les partenaires de développement devraient :

a) Apporter un soutien financier et technique aux pays en développement sans littoral afin de promouvoir leurs politiques d'accès au haut débit et de développer les équipements nécessaires à cet égard, en particulier les liens avec les installations de transit et frontalières;

b) Créer dans les pays en développement sans littoral les capacités nécessaires pour assurer l'utilisation des technologies satellitaires par des moyens

économiques et les aider à déployer l'autoroute de l'information pour élargir l'accès et réduire les coûts;

c) Aider à faciliter l'accès à l'informatique et le transfert des connaissances techniques nécessaires et des technologies de développement de l'infrastructure informatique;

d) Aider les pays en développement sans littoral à surmonter les difficultés causées par leur éloignement des marchés internationaux et par l'absence de connectivité.

Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

Commerce international

48. Pour améliorer leur compétitivité et assurer leur développement économique, les pays en développement sans littoral doivent mieux s'intégrer dans les courants d'échanges mondiaux et trouver leur place dans les chaînes de valeur mondiales. La structure de leurs exportations se caractérise de plus en plus par une forte dépendance à l'égard d'un nombre limité de produits d'exportation, surtout agricoles et minéraux. Il faut faire plus pour diversifier la structure de la production et des exportations de ces pays et améliorer leur productivité pour qu'ils puissent recueillir les avantages d'une participation au système commercial multilatéral et améliorer la compétitivité de leurs exportations par un meilleur accès aux marchés.

49. Les liens entre le commerce mondial, les investissements et la production étant de plus en plus étroits, les chaînes de valeur mondiales occupent une place grandissante dans les échanges internationaux, et cela offre à beaucoup de pays en développement de nouvelles possibilités. Mais les pays en développement sans littoral ne sont pas encore en mesure de participer pleinement aux chaînes de valeur régionales et mondiales. Cette participation permettrait pourtant à ces pays de mieux s'intégrer dans les marchés mondiaux et de se faire une place plus large dans la production et la distribution mondiale des marchandises. En encourageant leur productivité et en réduisant les obstacles au commerce, il devrait être possible de doubler leur part dans les exportations mondiales.

50. Les services peuvent contribuer puissamment à une participation effective aux échanges internationaux et aux chaînes de valeur mondiales. L'efficacité des services peut améliorer la productivité, réduire le coût de l'activité économique et promouvoir la création d'emplois. Certains services apportent une contribution importante au commerce des marchandises et donc à l'intégration dans l'économie mondiale par l'intermédiaire des chaînes de valeur mondiales. Il faut donc aider les pays en développement sans littoral à augmenter la contribution du secteur des services à leur activité économique par des mesures spécialement conçues à cet effet.

51. L'accès des marchandises exportées par les pays en développement sans littoral vers les pays développés mais aussi vers les pays en développement devrait être élargi. L'exportation de ces marchandises se heurte déjà à des coûts de transport supplémentaires, qui diminuent la compétitivité des pays en développement sans littoral, et cela se traduit habituellement par une réduction du revenu des producteurs eux-mêmes. C'est pourquoi il est souhaitable d'accorder aux exportations des pays en développement sans littoral un accès préférentiel aux marchés. Les échanges Sud-Sud s'accroissent, ce qui fait des autres pays en développement d'importantes destinations des exportations de la production des

petites et moyennes entreprises; en outre ces autres pays sont une source importante d'investissement direct étranger.

52. L'investissement direct étranger est en effet un aspect important du concept de chaîne de valeur mondiale : il représente le mécanisme le plus efficace pour la diffusion des procédés de fabrication et des capitaux dans le monde et plus généralement de création de richesse. Il peut beaucoup contribuer à la valorisation du potentiel productif des pays en développement sans littoral et à l'ouverture de nouveaux marchés pour des produits et services à forte valeur ajoutée.

53. Les petites et moyennes entreprises, qui sont souvent de vrais moteurs de l'innovation, de l'intégration sociale et de l'emploi, peuvent beaucoup contribuer aux échanges mondiaux et à la croissance économique. Moyennant des conditions favorables, ces entreprises peuvent participer aux échanges mondiaux et beaucoup contribuer à la robustesse de l'économie de leur pays.

54. Le système commercial multilatéral poursuit des réformes allant dans le sens de l'adoption de règles plus favorables au fonctionnement du marché. La Neuvième Conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce, qui s'est tenue à Bali en décembre 2013, a adopté l'Accord sur la facilitation du commerce, qui clarifie et améliore les articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT 1994) dans le but d'accélérer encore le mouvement et le passage en douane des marchandises, notamment des marchandises en transit. En outre, l'Accord sur la facilitation du commerce prévoit la fourniture d'une assistance technique à la création de capacités. Cet accord revêt une grande importance pour la poursuite de la facilitation du commerce des pays en développement sans littoral et de transit et devrait être appliqué en priorité. S'il faut se féliciter de l'accord conclu à Bali, il faut relancer les négociations, dans le système commercial multilatéral, en vue d'un élargissement substantiel de l'accès aux marchés avec une réduction des mesures de distorsion et avec une meilleure prévisibilité. Les mesures et obstacles non tarifaires doivent être éliminés ou réduits au minimum par l'application de règles commerciales conçues scientifiquement. Dans ce processus, les pays en développement sans littoral devraient jouer un rôle actif de façon à retirer tous les avantages de leur participation au système commercial mondial.

55. Les cibles à retenir pourraient être les suivantes :

a) Chercher à doubler en 2024 au plus tard la part des pays en développement sans littoral dans le commerce mondial;

b) Compte tenu de leurs caractéristiques, aider chaque pays à porter à 10 % au moins par an le taux de croissance de leurs exportations au cours des 10 prochaines années;

c) Pour commencer à transformer la structure des exportations, doubler la part de la valeur ajoutée et de la transformation manufacturière dans les exportations des pays en développement sans littoral en 2024 au plus tard;

d) Dans l'intérêt d'une amélioration des termes de l'échange des pays en développement sans littoral, chercher à rapprocher les taux de croissance annuelle des importations et des exportations de ces pays en 2024 au plus tard;

e) Resserrer encore les liens économiques et financiers des pays en développement sans littoral avec leurs voisins régionaux et chercher à augmenter

progressivement leur part dans le commerce intrarégional pour la porter à 40 % du volume total des échanges en 2024 au plus tard;

f) Aider chaque pays en développement sans littoral à diversifier sa production et ses marchés d'exportation, dans le but de réduire de moitié en 2024 au plus tard les ratios actuels de concentration des marchés;

g) Assurer l'adoption d'un programme de travail de l'OMC en faveur des pays en développement sans littoral à la dixième Conférence ministérielle qui se tiendra en décembre 2015 et son application ultérieure;

h) Parachever en 2024 au plus tard les processus d'accession à l'OMC des pays en développement sans littoral qui sont en cours;

i) Porter à 10 % par an le taux annuel de croissance au cours de la prochaine décennie de l'Aide pour le commerce accordée aux pays en développement sans littoral par leurs partenaires de développement. L'Aide pour le commerce devrait aller en particulier aux pays en développement sans littoral pauvres en ressources naturelles, qui se heurtent dans leur commerce aux obstacles les plus rigoureux ou qui attirent trop peu d'investissements directs étrangers.

56. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Se doter d'une stratégie commerciale propre reposant sur leurs avantages comparatifs et sur leurs possibilités régionales et mondiales;

b) Intégrer les politiques commerciales dans les stratégies de développement national pour tirer parti des avantages que présente le commerce international pour le développement;

c) Améliorer l'environnement de l'activité pour les entreprises nationales et internationales pour intégrer les pays en développement sans littoral dans les chaînes de valeurs régionales et mondiales;

d) Suivre des politiques qui aident les entreprises nationales et notamment les petites et moyennes entreprises à se conformer aux normes nationales et internationales tout en recherchant l'élimination des mesures non tarifaires et des obstacles non tarifaires dans les accords régionaux et multilatéraux;

e) Exploiter au mieux les arrangements commerciaux préférentiels bilatéraux et régionaux dans l'optique d'une meilleure intégration régionale et mondiale;

f) Appliquer rapidement au profit des pays en développement sans littoral le principe de l'accès aux marchés en franchise de droits et hors contingents;

g) Rechercher une libéralisation, favorable au développement, du commerce des services assortie d'une réglementation efficace;

h) Améliorer les relations de partenariat avec la Conférence des Nations unies sur le commerce de développement (CNUCED), le Centre du commerce international, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI) et l'Organisation mondiale des douanes pour que ceux-ci les aident à améliorer leur participation au commerce international des biens et des services.

57. Les pays en développement de transit devraient :

a) Aider à promouvoir le commerce international des pays en développement sans littoral par une facilitation du commerce et en améliorant l'accès aux marchés des produits qu'ils exportent;

b) Encourager l'investissement bilatéral dans les pays en développement sans littoral pour augmenter la capacité productive et commerciale de ces pays et les aider à participer aux arrangements commerciaux régionaux;

c) Assurer aux produits des pays en développement sans littoral l'accès aux marchés sans aucun obstacle non tarifaire;

d) Réaliser avec les pays en développement sans littoral des études sur la compétitivité et les coûts de la logistique à l'aide de méthodes internationalement reconnues.

58. Les partenaires de développement devraient :

a) Augmenter le volume de leur assistance financière et technique pour aider les pays en développement sans littoral à diversifier leurs exportations, notamment par un meilleur accès préférentiel au marché pour leurs produits, l'intégration dans les chaînes de valeurs mondiales et régionales et la création de capacités, en suivant les politiques nécessaires à cet effet;

b) Assurer un accès amélioré et prévisible à leur marché aux biens et services exportés par les pays en développement sans littoral, en appliquant des règles d'origine simples, transparentes et favorables au développement, et envisager de créer un dispositif préférentiel d'accès aux marchés en franchise de droits et hors contingents destinés spécifiquement aux exportations de ces pays;

c) Apporter aux pays en développement sans littoral une assistance technique et les moyens de création de capacités relatives au commerce, pour leur permettre de mieux participer aux négociations multilatérales et d'accéder à l'OMC, ainsi qu'appliquer les règles commerciales multilatérales et s'y conformer;

d) Apporter une assistance financière et technique efficace aux pays en développement sans littoral pour les aider à se conformer aux règles techniques, sanitaires et phytosanitaires, et au contrôle de la qualité pour avoir accès à leurs marchés;

e) Les membres de l'OMC faciliteront et accéléreront l'accession des pays en développement sans littoral à l'OMC. Dans leurs négociations sur l'accession, les membres de l'OMC tiendront compte de la situation particulière de chaque pays et de leurs besoins et des problèmes particuliers qui se posent à eux du fait de l'absence d'accès à la mer;

f) Les membres de l'OMC, sous les auspices de son conseil général, organiseront un programme spécialement conçu pour les pays en développement sans littoral. L'objectif de ce programme de travail est de parvenir à des réponses concrètes susceptibles d'aider les pays en développement sans littoral à bien s'intégrer dans le système commercial multilatéral et à surmonter les difficultés liées au commerce qui découlent de leur géographie. Ce programme devrait porter principalement mais pas exclusivement sur la facilitation du commerce, les services, l'Aide pour le commerce, le commerce électronique et l'accession à l'OMC;

g) Renforcer leurs relations avec les principaux organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales telles que la CNUCED, l'ONUDI, le CCI et l'Organisation mondiale des douanes pour améliorer la participation au commerce international des biens et services;

h) Assurer l'accès sans aucun obstacle non tarifaire aux marchés des produits exportés par les pays en développement sans littoral;

i) Transférer des technologies appropriées grâce à des projets d'investissement ou une assistance bilatérale à des termes et à des conditions mutuellement convenues pour aider les pays en développement sans littoral à augmenter leur participation aux chaînes de valeur,

j) Les pays en développement sans littoral et les partenaires de développement amélioreront la connectivité et l'accès à l'informatique ainsi qu'à l'Internet et encourageront la croissance du commerce électronique, la transmission électronique des logiciels, le calcul en nuage, la protection des données confidentielles et la protection du consommateur;

k) Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement encourageront une meilleure intégration des petites et moyennes entreprises dans le commerce international en renforçant les institutions de soutien au commerce, en améliorant la compétitivité commerciale, en ménageant des possibilités d'interaction entre le secteur privé et le secteur public, en assurant une formation professionnelle et la création de capacités, et en créant des liens avec les marchés grâce à des plateformes d'affaires.

Facilitation du commerce

59. De nombreux facteurs contribuent à alourdir les frais de transport : obstacles immatériels, retards intervenant dans les ports, retards au passage des frontières, pesanteur des procédures douanières et des formalités à remplir, fiabilité incertaine des services de logistique, fragilité des institutions, et plus généralement insuffisance des capacités humaines et productives. Tous ces facteurs sont au cœur du problème de la marginalisation persistante des pays en développement sans littoral. La poursuite de la simplification et de l'harmonisation des procédures douanières, des formalités de passage des frontières et de transit, et la transparence des transactions ainsi qu'un souci de gestion plus efficace des frontières et la coordination des administrations concernées dans le dédouanement des marchandises auront un impact concret et direct sur la réduction du coût des échanges commerciaux de ces pays et pourraient stimuler leur participation compétitive aux échanges internationaux. Cette facilitation du commerce devrait améliorer la compétitivité de ces pays dans leurs exportations de biens et de services

60. La création de capacités humaines et institutionnelles demeure à maints égards insuffisante dans les pays en développement sans littoral, notamment dans les douanes et la police des frontières, le transport des marchandises en transit mais aussi dans les négociations commerciales, ce qui explique une application insuffisante. La fourniture adéquate et prévisible d'une assistance technique prioritaire et l'amélioration des services logistiques liés au commerce international et au transit sont d'importance cruciale si l'on veut permettre aux pays en développement sans littoral de participer pleinement aux négociations commerciales multilatérales, d'en retirer des avantages, et d'appliquer au mieux des politiques et

une réglementation visant à faciliter les transports et le commerce et à diversifier les exportations de ces pays. L'Accord de l'OMC sur la facilitation du commerce, qui contient des dispositions prévoyant un soutien financier et technique pour appliquer les divers engagements pris en fonction des capacités de chaque pays en développement, devrait amener les donateurs de moyens de coopération technique et d'assistance financière à accorder une importance particulière aux pays en développement sans littoral.

61. Les cibles visées pourraient être les suivantes :

a) Rationaliser les procédures de passage des frontières et réduire les retards intervenant dans les ports et aux frontières de 50 % en 2024 au plus tard. En particulier, les formalités exigées pour le transit international devraient être simplifiées et leur nombre réduit afin de donner effet au concept de libre circulation à toutes les phases du transit;

b) Réduire de 50 % en 2024 au plus tard la différence entre les coûts de transaction que subissent les pays en développement sans littoral et les pays de transit;

c) Ouvrir un guichet unique aux passages de frontière successifs sur tous les axes de transit au cours de la décennie;

d) S'assurer de la publication et de la mise à jour en 2024 au plus tard de toutes les réglementations, formalités et procédures relatives au trafic en transit.

62. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Demander l'entrée en vigueur définitive de l'Accord sur la facilitation du commerce et demander instamment à tous les membres de l'OMC de le ratifier pour qu'il entre en vigueur en 2015 et pour que ses dispositions soient appliquées;

b) Établir ou, au besoin, renforcer des comités nationaux de facilitation du commerce où siègeraient les représentants de toutes les principales parties prenantes, notamment le secteur privé, ces comités étant des moyens importants d'analyser, de négocier et d'appliquer les engagements pris au niveau mondial en faveur de la facilitation du commerce dans le cadre des négociations de l'OMC;

c) Appliquer et diffuser les initiatives de facilitation du commerce que sont l'inspection unique, le guichet unique de présentation des pièces exigées, le paiement électronique, la transparence et la modernisation des services douaniers et de police aux frontières, notamment;

d) Appliquer des systèmes intégrés de gestion des formalités aux frontières et s'efforcer d'établir des guichets uniques aux frontières entre pays en développement sans littoral et pays de transit afin de permettre le traitement commun des formalités, pour réduire le délai imposé au passage des frontières et en utilisant au mieux les moyens de la facilitation du commerce mis au point par les organisations internationales pour renforcer la capacité intérieure;

e) Assurer une représentation sans exclusive du secteur privé, des partenariats publics-privés et des associations professionnelles de transporteurs dans l'adoption des initiatives de facilitation du commerce et préparer les mesures et les règles nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé.

63. Les pays en développement de transit devraient :

a) S'assurer que les initiatives de facilitation du commerce, et notamment celles prévues par l'Accord de l'OMC sur la facilitation du commerce sont bien élaborées et appliquées dans les domaines concernés avec le concours des pays en développement sans littoral;

b) Poursuivre l'harmonisation, la simplification et la normalisation des règles, des documents à présenter et des formalités de douane et de passage des frontières, améliorer la collaboration et la coopération entre les diverses administrations des douanes et de police des frontières, encourager l'utilisation de transactions électroniques, la présentation anticipée des déclarations douanières, mettre en place des systèmes d'inspection des risques afin de réduire le nombre d'inspections physiques et des procédures permettant à des personnes autorisées à cet effet remplissant des critères définis à l'avance de profiter d'une simplification des procédures, améliorer la transparence de la prévisibilité et la cohérence des activités douanières, améliorer la coopération entre les administrations douanières et les autres administrations publiques et établir un guichet unique aux postes frontière, un contrôle douanier commun et des inspections communes aux frontières et autres formes de gestion intégrée aux points d'accès aux pays en développement sans littoral;

c) Partager les pratiques optimales de gestion des douanes, des frontières et des axes de transit et encourager l'application de mesures de facilitation du commerce aux niveaux mondial, régional, sous-régional et Sud-Sud notamment dans les milieux du secteur privé;

d) Utiliser pleinement les instruments de la facilitation du commerce mis au point par des organisations internationales afin d'augmenter les capacités intérieures et assurer un passage sûr et sans encombre aux frontières, notamment en appliquant les normes internationales existantes et les pratiques optimales en matière de droits de douane, de transit, et de sûreté et sécurité des transports;

e) Assurer la transparence des formalités au passage des frontières, dans les douanes, la réglementation du transport en transit, la fixation des droits à payer, et accorder un traitement non-discriminatoire aux pays en développement sans littoral pour respecter la liberté de transit des marchandises.

64. Les partenaires de développement devraient :

a) Augmenter leur aide financière et leur coopération technique en faveur des pays en développement sans littoral et des pays de transit pour les aider à appliquer rapidement au mieux toutes les dispositions pertinentes de l'Accord de l'OMC sur la facilitation du commerce qui concernent l'harmonisation, la normalisation et la facilitation des échanges entre les pays en développement sans littoral et le reste du monde;

b) Aider les pays en développement sans littoral et de transit on dans le domaine de la facilitation du commerce dans l'esprit de l'Accord de Bali;

c) Encourager l'échange de données d'expérience et de pratiques optimales concernant la facilitation du commerce et faciliter la création de conditions permettant d'appliquer les régimes multinationaux de garantie du passage en douane, par l'application d'accords internationaux sur le transit ou d'accords fonctionnels régionaux;

d) Aider à créer des capacités humaines, par des programmes de formation d'agents privés ou publics dans le domaine des douanes, du passage aux frontières et du transport. Les partenaires de développement entreprendront des études de la facilitation des échanges pour aider les pays en développement sans littoral à bien comprendre les avantages qu'ils peuvent retirer des instruments existants. Les organisations internationales aideront également les pays en développant sans littoral à déterminer leurs besoins dans l'optique de la mise en œuvre de l'Accord sur la facilitation du commerce, et à appliquer les diverses mesures prévues;

e) Les partenaires de développement et les organisations internationales spécialisées organiseront un soutien financier et une coopération technique en vue de la création de capacités des pays en développement sans littoral et des pays de transit pour les aider à appliquer au mieux les dispositions de l'accord de l'OMC, en particulier dans les cas où les mesures prévues comportent d'importants coûts de maintenance, par exemple les mesures sur la facilitation des échanges de marchandises périssables et les systèmes de guichet unique.

Priorité 4 : Transformation structurelle de l'économie, développement des capacités productives et création de valeur ajoutée

Croissance économique soutenue profitant à tous

65. On constate bien dans les pays en développement sans littoral une amélioration des taux de croissance économique. Cependant, la pauvreté ne recule que lentement et l'impact de la croissance économique sur la création d'emplois et la diversification des exportations est limité et beaucoup de pays en développement sans littoral voient diminuer la création de valeur ajoutée dans l'industrie manufacturière et la productivité agricole. L'augmentation de la consommation engendre un supplément de croissance. Il importe que les pays en développement sans littoral prennent des mesures pour assurer la transformation structurelle de l'économie pour poursuivre la réduction de la pauvreté et réaliser une croissance économique rapide, durable, profitant à tous afin de compenser les externalités négatives résultant de leur enclavement. Cette transformation structurelle suppose la création de nouvelles zones d'activité et le passage d'activités à faible productivité et faible création de valeur ajoutée à des activités à forte productivité et forte valeur ajoutée. La création de capacités institutionnelles et la mise en valeur des ressources humaines sont également importantes pour les pays en développement sans littoral.

66. Les cibles visées pourraient être les suivantes :

a) Inverser le déclin de l'industrie manufacturière pour relancer, en 2024 au plus tard, une croissance réelle positive dans cette industrie;

b) Créer des zones industrielles et notamment des zones franches industrielles dans chaque pays, ainsi que des centres d'excellence régionaux.

67. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Définir une stratégie de transformation structurelle de leur économie prévoyant notamment un développement des capacités productives, une diversification de la production des exportations, le développement des savoir-faire et l'acquisition de l'esprit d'entreprise, une industrialisation viable à terme, une amélioration de la productivité agricole, le développement du secteur des services et

l'élargissement du rôle du secteur privé, avec une utilisation accrue de la science et la technologie;

b) Constituer une masse critique de capacités productives viables et compétitives dans le secteur manufacturier, l'agriculture et les services pour mieux valoriser le potentiel commercial du pays et réaliser une croissance créatrice d'emplois et un développement économique durable;

c) Encourager l'innovation, l'entreprise industrielle, la création d'entreprises, notamment de petites et moyennes entreprises, et encourager l'investissement direct étranger par la formation de liens en amont et en aval et en facilitant la rétention dans le pays de la création de valeur ajoutée;

d) Encourager la formation de partenariats publics et privés efficaces capables de repérer et de desserrer les contraintes pesant sur le secteur privé et le développement industriel;

e) Créer des zones industrielles et notamment des zones franches industrielles et des centres d'excellence régionaux afin d'encourager la formation de réseaux de connaissances et plus généralement de liens entre entreprises.

68. Les partenaires de développement devraient :

a) Augmenter leur aide financière et technique aux pays en développement sans littoral pour les amener à développer leurs capacités productives et à poursuivre une industrialisation durable profitant à tous;

b) Aider les pays en développement sans littoral à résoudre les difficultés que leur cause l'existence de contraintes spécifiques au niveau de l'offre;

c) Augmenter l'assistance allouée au secteur productif et prendre des mesures susceptibles d'encourager l'investissement du secteur privé dans les pays en développement sans littoral;

d) Accorder un traitement spécial et préférentiel aux pays en développement sans littoral et assurer dans de bonnes conditions l'accès aux marchés des pays développés à leurs produits industriels et à leurs matières premières transformées.

Agriculture et développement rural

69. L'agriculture joue un rôle essentiel dans beaucoup de pays en développement sans littoral non seulement parce que c'est une activité économique majeure pour la plus grande partie de la population mais aussi parce qu'elle assure la sécurité alimentaire. Le développement de l'agriculture durable est directement lié à l'élimination de la pauvreté et de la sous-alimentation, à un développement profitant à tous, à l'autonomisation des femmes, à la diversification de la production et à la création d'une capacité de transformation des produits agricoles. Cependant, la création de valeur ajoutée dans l'agriculture des pays en développement sans littoral en tant que groupe est tombée de 23 % en 2001 à 18 % en 2011. Le secteur agricole dans les pays en développement sans littoral souffre d'une insuffisance des investissements dans l'équipement physique, tel que le réseau routier, les communications et les moyens d'irrigation, de l'application insuffisante d'engrais, de l'absence de services de recherche agronomique et de vulgarisation agricole, d'un manque d'accès aux marchés, de l'existence de subventions qui faussent le fonctionnement des marchés et d'un accès limité aux moyens financiers, aux

assurances et à la technologie. L'agriculture subit également les effets du changement climatique et de la désertification, de la dégradation des terres et des sols, des sécheresses, des inondations et de la pénurie d'eau toujours plus aiguë.

70. Le rôle important de l'agriculture dans les pays en développement sans littoral et la diminution de la valeur ajoutée et de la production vivrière appellent des décisions urgentes ayant pour but d'augmenter les investissements dans l'agriculture et d'améliorer la productivité agricole. Les tentatives faites pour améliorer l'agriculture consistent notamment à améliorer les systèmes productifs et les mécanismes de vente, faciliter l'accès au crédit des populations rurales, et notamment des femmes rurales, et diffuser des techniques novatrices, diffuser l'information, aider à mieux propager des pratiques optimales et à améliorer les variétés cultivées pour les rapprocher des normes internationales. Les liens entre entreprises et autres liens sociaux avec le secteur agroalimentaire, avec les chaînes hôtelières et avec le secteur de la restauration sont également des moyens efficaces d'améliorer la production agricole et la productivité et les revenus dans ce secteur.

71. Les cibles retenues pourraient être les suivantes :

a) Porter à 3 % par an au cours de la prochaine décennie le taux annuel de croissance de la productivité agricole nationale;

b) Doubler la superficie agricole irriguée en 2024 au plus tard;

c) Porter à un rythme annuel de 5 % la création d'emplois non agricoles ou au moins à deux fois le taux d'accroissement naturel de la population du pays et le taux d'exode rural annuel.

72. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Donner la priorité à la promotion de la productivité agricole, notamment en facilitant l'accès aux semences, aux engrais, aux ouvrages d'irrigation, aux moyens de transport et aux marchés, tout en enrayant et en inversant la dégradation des sols, les effets de la sécheresse et ceux de la désertification;

b) Encourager les petits agriculteurs et les éleveurs à passer progressivement à la production de denrées à plus forte valeur ajoutée, par exemple des produits organiques, en tenant compte de la spécialisation, de l'existence d'un marché favorable et des conditions existantes de développement infrastructurel et un meilleur accès à la gestion financière et à la maîtrise des risques;

c) Encourager l'autonomisation des femmes rurales, qui interviennent puissamment dans l'amélioration du développement agricole et rural et dans la sécurité alimentaire et nutritionnelle, et leur faciliter l'accès aux ressources productives, à la terre, au crédit, à la technologie, à la formation et aux marchés.

73. Les partenaires de développement devraient :

a) Apporter une aide financière et technique accrue au développement du secteur agricole des pays en développement sans littoral de façon à honorer l'engagement qu'ils ont pris d'assurer la sécurité alimentaire mondiale et le développement agricole durable, et assurer le transfert de technologies appropriées et d'un savoir-faire technique à des conditions mutuellement convenues;

b) Soutenir les mesures visant à améliorer la productivité agricole et à élargir l'accès aux marchés des produits agricoles des pays en développement sans littoral;

c) Éliminer les subventions, sous toutes leurs formes, qui affectent la production et l'exportation de produits agricoles des pays en développement sans littoral;

d) Aider les pays en développement sans littoral à mettre en place des filets de sécurité et à avoir accès au crédit agricole, à l'assurance agricole et aux autres instruments de réduction des risques.

Développement du secteur privé

74. Réunissant l'ensemble des grandes, moyennes, petites et microentreprises ainsi que les entrepreneurs individuels, le secteur privé contribue à la croissance économique et à l'atténuation de la pauvreté en renforçant le potentiel productif, en créant des emplois décents et en encourageant l'innovation, la diversification économique et la concurrence. À son tour, cela augmente l'efficacité de la production, la productivité, les recettes de devises et les revenus. Dans les pays en développement sans littoral, le secteur privé est activement engagé dans les activités liées au transit et à la facilitation du commerce; c'est le cas des commerçants, des transitaires, des assureurs, des transporteurs, et ce secteur est également une source importante de recettes fiscales et d'investissements intérieurs ainsi qu'un partenaire de l'investissement direct étranger. Le secteur privé finance des initiatives de recherche-développement, encourage le soutien à l'innovation, favorise l'adoption de nouvelles technologies et peut contribuer à la transformation structurelle de l'économie. Les partenariats public-privé jouent un rôle important dans le développement infrastructurel du pays.

75. Les petites et moyennes entreprises constituent une forte proportion du secteur privé dans les pays en développement sans littoral et sont un moteur de croissance de l'économie. Cependant, elles demeurent fragiles faute de moyens financiers adéquats, d'un accès à la technologie, de compétences techniques et administratives, d'un bon accès à l'infrastructure productive et aux services d'utilité publique, ainsi que plus généralement aux marchés. La plupart des pays en développement sans littoral cherchent à définir des politiques incitatives et une réglementation susceptible d'assurer la participation du secteur privé à tous les niveaux.

76. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Donner la priorité au développement du secteur privé, en particulier les petites et moyennes entreprises qui sont importantes pour la création d'emplois, au développement du secteur productif, à l'émancipation économique, notamment des femmes, et à la réduction de la pauvreté;

b) Définir une politique industrielle tendant à renforcer le secteur privé, en particulier par un meilleur accès au crédit, le développement des capacités humaines nécessaires et la promotion de l'investissement dans l'infrastructure économique d'appui;

c) Renforcer au besoin la politique de la concurrence afin d'encourager l'activité des entreprises et de rendre plus solide le cadre juridique et réglementaire

nécessaire, et créer les conditions macroéconomiques qui facilitent le développement du secteur privé;

d) Faire participer le secteur privé au débat sur le choix des politiques, promouvoir les partenariats public-privé et assurer l'accès des petites et moyennes entreprises au crédit et aux services financiers connexes;

e) Faire appel au savoir-faire, aux connaissances et aux ressources de la diaspora pour contribuer au développement du secteur privé.

77. Les partenaires de développement devraient :

a) Augmenter leur soutien au développement du secteur privé et augmenter sa capacité de stimuler le développement durable et de réduire la pauvreté;

b) Augmenter l'aide financière et technique aux pays en développement sans littoral pour les mettre à même d'éliminer les contraintes qui pèsent sur le développement du secteur privé et améliorer les capacités des petites et moyennes entreprises;

c) Aider les pays et les entreprises privées, petites et grandes, à respecter des normes élevées de gestion des entreprises et de durabilité;

d) Apporter une assistance technique et financière aux pays en développement sans littoral pour les aider à lancer des partenariats public-privé.

Développement du secteur des services et notamment du tourisme

78. Moins vulnérable à la distance géographique et favorable au commerce et au développement, le secteur des services présente un très grand intérêt pour la diversification économique des pays en développement sans littoral. Si l'on veut réduire le coût des échanges et la vulnérabilité aux chocs, notamment aux fluctuations des cours des matières premières, les pays en développement sans littoral doivent impérativement diversifier leurs exportations et leurs économies et se tourner vers des biens et des services de faible encombrement et à valeur ajoutée tels que le tourisme, l'informatique, la finance et les services bancaires. Bien que le secteur des services soit déterminant pour le développement économique des pays en développement sans littoral, il continue de connaître des obstacles commerciaux et des restrictions à l'investissement considérables. Pour nombre de pays dans ce groupe, il est une source d'emplois bien rémunérés et permet de diversifier l'économie et les exportations, tout en préservant l'environnement. De surcroît, s'il est dynamique, il peut avoir des retombées positives sur d'autres secteurs de l'économie, permettant ainsi à ces pays de sauter des étapes de l'industrialisation.

79. Le tourisme peut jouer et joue déjà un rôle encore plus important dans le secteur économique, source d'emplois et de devises étrangères. Nombre de pays en développement sans littoral ont privilégié le développement de leur secteur touristique en vue de parvenir à un développement rapide et durable. Grâce à des solides liens en amont et en aval et à la promotion de pratiques viables, le secteur du tourisme offre à tous des possibilités de développement.

80. Les objectifs pourraient être les suivants :

a) Promouvoir le tourisme et une croissance reposant sur les services en doublant le nombre de vols, les villes d'origine et les passagers d'ici à 2024;

b) Encourager les flux d'investissements étrangers directs et l'installation de sociétés multinationales dans les pays en développement sans littoral, en particulier dans le sous-secteur de l'hôtellerie;

c) Augmenter de 30 % la présence dans ces pays de franchises d'hôtels et de lieux de villégiature existants dans les pays développés.

81. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Accorder la priorité à la promotion du secteur des services, tels que le tourisme, l'informatique et les services commerciaux et financiers, en mettant au point une stratégie à long terme et des plans d'action;

b) Lancer des réformes réglementaires et institutionnelles ainsi que les mesures connexes en vue d'améliorer les résultats et la compétitivité du secteur, et promouvoir la sûreté et la sécurité dans ce domaine;

c) Transformer les services traditionnels informels en services plus modernes et formels ayant des liens solides avec les intermédiaires financiers, les industries créatives et les services commerciaux, juridiques et techniques nécessaires pour créer des effets combinés sur l'ensemble de l'économie;

d) Accroître les investissements dans le tourisme durable, notamment l'écotourisme, le tourisme de montagne et d'autres formes de tourisme de nature et de tourisme intégré, afin d'avoir des retombées positives sur les conditions de vie des personnes qui vivent dans la région.

82. Les partenaires de développement devraient :

a) Aider le secteur des services des pays en développement sans littoral en ouvrant leurs marchés, et le renforcer de sorte à aboutir à un développement équilibré des échanges de services;

b) Aider plus particulièrement les pays en développement sans littoral en établissant des partenariats afin de renforcer leurs capacités et de transférer des connaissances en matière de gestion et de technique;

c) Encourager leurs propres entreprises à améliorer la coopération avec les pays en développement sans littoral, en vue de promouvoir et renforcer leurs secteurs des services;

d) Promouvoir la collaboration avec le secteur touristique des pays en développement sans littoral afin d'améliorer l'accès aux marchés, la qualité et la viabilité, tout en appuyant le renforcement des capacités et l'assistance technique dans ce secteur.

Sciences, technologies et innovation

83. Science, technologie et innovation sont déterminantes pour la réduction de la pauvreté et le développement rapide des pays en développement sans littoral. Elles le sont encore plus si l'on veut apporter des transformations structurelles, améliorer la productivité agricole, promouvoir l'accès à l'énergie et développer les secteurs de l'information et des communications. Les pays en développement sans littoral doivent avoir accès aux nouvelles technologies, aux nouvelles connaissances, au savoir-faire et aux compétences techniques. L'accès aux technologies des systèmes de transport en transit, notamment liées à l'informatique et à la télématique, doit

être facilité, de même que le transfert de ces technologies, en créant notamment des conditions propices dans ces pays. À cet égard, l'investissement étranger direct et la coopération internationale jouent un rôle majeur. Les pays en développement sans littoral devraient encourager l'investissement dans la science, l'innovation et la technologie au service du développement durable.

84. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Accorder toute priorité à l'élaboration d'une politique nationale de promotion de la science, de la technologie et de l'innovation, tout en établissant et en renforçant des partenariats stratégiques avec divers acteurs, notamment le secteur privé, les universités et autres instituts de recherche ainsi que les fondations;

b) Promouvoir les investissements et la participation pour la recherche de solutions novatrices aux fins de la mise au point de technologies modernes et rentables susceptibles d'être adaptées sur le plan local, en particulier dans les domaines de l'agriculture, des transports, de l'information et des communications, de la finance, de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, de la santé et de l'éducation;

c) Mettre en place des centres de technologies de haut niveau.

85. Les partenaires de développement devraient :

a) Accroître leur appui financier et technique aux pays en développement sans littoral pour le développement de la science et de la technologie, y compris le renforcement des institutions nationales et régionales;

b) Promouvoir le partage des meilleures pratiques et des technologies novatrices, et le transfert des technologies et des connaissances aux pays en développement sans littoral;

c) Appuyer la création de centres de technologie de haut niveau dans les pays en développement sans littoral, y compris la mise en place d'une cellule de réflexion et la mise en réseau des instituts de recherche.

Priorité 5 : Intégration et coopération régionales

86. Améliorer le maillage dans les domaines des transports, de l'énergie et de l'informatique ne peut se faire sans une étroite coopération avec les pays de transit. Les infrastructures, les échanges et les cadres réglementaires ainsi que la stabilité politique des pays voisins ont de grandes répercussions sur le commerce extérieur des pays en développement sans littoral, dont les coûts d'accès aux marchés internationaux dépendent non seulement de leurs propres réalités géographiques, politiques, infrastructures et procédures administratives mais également de celles de leurs voisins. Par conséquent, c'est grâce à l'intégration régionale et à des politiques régionales cohérentes et harmonisées qu'on pourra améliorer le maillage du transport en transit, intensifier le commerce intrarégional et mettre en place des cadres réglementaires communs, prévoir la coopération des services de contrôle des frontières et harmoniser les procédures douanières afin de mieux pénétrer les marchés régionaux.

87. Il est important de promouvoir le concept de développement régional intégré, qui englobe la coopération entre les pays dans de nombreux domaines (commerce et facilitation du commerce, investissement, recherche et développement) et les

politiques propres à accélérer le développement industriel et le maillage au niveau régional. Ainsi, il sera plus facile d'apporter des changements structurels et de favoriser la croissance économique dans les pays en développement sans littoral, et de relier collectivement les régions aux marchés mondiaux en vue d'améliorer la compétitivité et de tirer le plus grand profit de la mondialisation. Pour que les partenaires de coopération tirent mutuellement parti de leurs différentes expériences, il convient de recenser, d'échanger et de diffuser les meilleures pratiques.

88. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Promouvoir l'intégration régionale en renforçant le commerce, les transports, les communications et les réseaux de distribution d'énergie au niveau régional;

b) Promouvoir l'harmonisation des politiques régionales pour renforcer la synergie, la compétitivité et les chaînes de valeur régionales.

89. Les pays en développement de transit devraient :

Contribuer à une meilleure intégration régionale en adoptant une stratégie cohérente de développement de l'infrastructure régionale, des mesures de facilitation du commerce et des accords commerciaux régionaux, notamment la mise en place de systèmes efficaces et efficients de garantie des douanes prévoyant un traitement préférentiel pour les pays en développement sans littoral afin de les aider surmonter leurs contraintes géographiques.

90. Les partenaires de développement devraient :

a) Appuyer sur le plan financier et technique les initiatives des pays en développement sans littoral et de leurs partenaires, les pays en développement de transit, visant à renforcer l'intégration régionale, en élaborant et lançant de grands projets et des accords de transport régionaux visant à faciliter les mouvements transfrontières de marchandises et de passagers;

b) Renforcer l'appui accordé à la poursuite du processus d'intégration régionale des pays en développement sans littoral;

c) Mettre en commun les meilleures pratiques en matière de promotion de l'intégration régionale;

d) Mettre en place des programmes régionaux d'aide pour le commerce en faveur de l'intégration et de la coopération régionales;

e) Favoriser les solutions régionales visant à faciliter et à renforcer l'intégration régionale.

Priorité 6 : Nouveaux problèmes

91. Les effets conjugués des multiples crises financières et économiques et de la hausse des prix des denrées alimentaires et des carburants, aggravés par les changements climatiques, la désertification, la dégradation des sols, la sécheresse et les catastrophes naturelles, compromettent gravement le développement économique et social des pays en développement sans littoral. Ces crises et ces problèmes ont exacerbé la fragilité de ce groupe de pays, qui voient reculer les acquis qu'ils ont obtenus au fil des ans. Il faut donc que le soutien accordé au niveau international

soit adéquat, opportun et ciblé afin de compléter les mesures prises par ces pays pour résister à ces chocs.

Changements climatiques, désertification, dégradation des terres et sécheresse, et catastrophes

92. Les pays en développement sans littoral sont particulièrement vulnérables aux effets des changements climatiques, de la désertification, de la dégradation des sols et de la sécheresse, et des inondations, notamment les crues soudaines des lacs glaciaires. Les changements climatiques ont contribué à réduire la production agricole. Compte tenu de leurs difficultés structurelles et de leurs multiples vulnérabilités, les pays en développement sans littoral sont souvent touchés de manière disproportionnée par ces risques et font face à d'énormes problèmes de reconstruction.

93. Les changements climatiques ont exacerbé la dégradation des terres, la désertification et le déboisement dans ces pays. Treize des 29 pays de la planète où au moins 20 % de la population vit sur des terres dégradées appartiennent à ce groupe. Ces conséquences désastreuses empêchent ces pays d'atteindre les objectifs de développement adoptés au niveau international et de développement durable en général. Privés des moyens d'absorber ces effets ou de les réduire, les pays en développement sans littoral lancent un appel en faveur d'initiatives mondiales concertées pour que les conclusions du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en 2015 soient ambitieuses, notamment, en termes d'atténuation des effets du changement climatique, d'adaptation à ces effets, de financement, de pertes ou de dommages, et que l'augmentation de la température soit limitée à moins de 1,5° C. On doit redoubler d'efforts pour réduire les pertes dues aux catastrophes et mettre en œuvre le Cadre d'action de Hyogo (2005-2015) et celui qui lui succèdera.

94. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Mettre au point des stratégies et des plans d'action nationaux pour lutter contre les changements climatiques, la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse, et réduire les risques de catastrophe de manière globale afin de les intégrer à leurs plans nationaux de développement;

b) Renforcer la gestion durable des terres et des ressources, notamment par des travaux de mise en valeur, des pratiques exemplaires, la sensibilisation du public et l'application effective des lois et règlements;

c) Développer des infrastructures résistantes aux changements climatiques;

d) Renforcer les systèmes d'alerte rapide, la collecte de données et les capacités institutionnelles et tenir compte des multiples parties en présence pour mieux comprendre les risques et renforcer la résilience à tous les niveaux;

e) Renforcer la coopération régionale pour atténuer les effets des catastrophes transfrontières;

f) Encourager la décentralisation des responsabilités et des ressources pour la réduction des risques de catastrophe, selon que de besoin, et encourager la participation des populations, le volontariat, la sensibilisation et la préparation aux catastrophes afin de mieux répondre aux besoins locaux en matière de réduction des risques;

g) Renforcer la résilience des populations et mieux les préparer aux catastrophes naturelles;

h) Utiliser pleinement les possibilités du mécanisme du plan national d'adaptation et recourir à des ressources telles que le Fonds pour l'environnement mondial, le Fonds vert pour le climat, le Fonds pour l'adaptation et le Fonds spécial pour les changements climatiques.

95. Les partenaires de développement devraient :

a) Accroître l'appui qu'ils donnent aux pays en développement sans littoral afin que ceux-ci puissent renforcer leur résilience et avoir un large accès aux mécanismes financiers, ce qui leur permettrait d'adopter des mesures d'adaptation et d'atténuation, mettre les terres en valeur et réduire les risques de catastrophe;

b) Envisager de mettre en place un accès privilégié au profit des pays en développement sans littoral afin de tenir compte de leurs problèmes multidimensionnels et de leurs moyens limités;

c) Fournir un appui scientifique et technique ainsi qu'une aide au renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral, afin d'améliorer leurs capacités d'adaptation.

Accroître la capacité de résistance aux chocs externes

96. Les pays en développement sans littoral sont extrêmement sensibles aux chocs extérieurs tels que la crise financière et économique mondiale et la volatilité des prix des produits de base. La crise économique mondiale, en particulier l'effondrement de la demande agrégée des pays développés au titre des échanges commerciaux, a entraîné des pertes d'emploi et de revenus, plus particulièrement dans les grandes industries d'exportation des pays en développement sans littoral. Le taux de chômage est monté en flèche, créant de graves répercussions sociopolitiques. La majorité des pays en développement sans littoral n'ont pas les moyens d'absorber ou d'atténuer les effets de ces chocs extérieurs. Les dépenses publiques au titre des mesures de protection sociale étant limitées dans ces pays, des millions de personnes se sont retrouvées du jour au lendemain dans des situations précaires, retombant dans la pauvreté.

97. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Diversifier à la fois les produits et les marchés et améliorer leur productivité afin de se protéger contre les fluctuations des cours mondiaux des produits de base, auxquelles ils sont extrêmement vulnérables;

b) Partager et promouvoir les meilleures pratiques.

98. Les partenaires de développement devraient :

a) Fournir un appui financier et technique aux pays en développement sans littoral au titre de leurs stratégies d'atténuation des risques, afin de renforcer leur capacité à faire face aux conséquences des crises économiques;

b) Dans le cadre du régime commercial mondial, éviter de compromettre les possibilités d'exportation des pays en développement sans littoral pendant les crises économiques et financières;

- c) Faire en sorte que les crises n'aient pas d'incidence sur l'aide publique accordée à ces pays;
- d) Apporter un appui financier et technique en faveur de la promotion des mesures de protection sociale destinées aux populations vulnérables;
- e) Mettre en place un fonds de diversification économique spécial afin d'atténuer les effets récurrents et dévastateurs des crises économiques et financières.

Priorité 7 : Moyens de mise en œuvre

99. Les pays en développement sans littoral, dans le cadre de leurs activités visant à atteindre une croissance soutenue et un développement durable, se heurtent essentiellement au manque de ressources financières et de capacités. L'assistance financière et technique ciblée des partenaires de développement, de l'Organisation des Nations Unies et d'autres organisations internationales et régionales ainsi que des pays émergents et des acteurs du secteur privé doit servir à renforcer les initiatives des pays en développement sans littoral visant à créer et entretenir des systèmes de transport en transit efficaces, s'intégrer dans l'économie mondiale, transformer structurellement leur économie, améliorer leurs capacités de production et de commerce et mettre en place une infrastructure économique et sociale. L'appui financier extérieur devrait compléter les efforts des pays en développement sans littoral et jouer un rôle essentiel dans leur progrès économique et social. Il faut considérablement renforcer la mobilisation des financements provenant de toutes les sources disponibles, publiques et privées, nationales et internationales, y compris l'aide publique au développement. Il faudrait encourager la mise en place de régimes régionaux de garantie du cautionnement douanier, de façon à éviter les coûts administratifs et financiers inutiles associés aux garanties de cautionnement douanier pour le trafic de transit.

100. Un fonds distinct doit être créé pour venir en aide aux pays en développement sans littoral.

Mobilisation des ressources intérieures

101. Tout pays est au premier chef responsable de son développement et de ses progrès. Les pays en développement sans littoral ont mobilisé leurs ressources internes en faveur de la mise en place d'infrastructures et d'installations de transit, ainsi que de la croissance économique globale et du développement humain et social. Du fait du faible niveau de développement économique, du coût énorme de la mise en place de l'infrastructure économique, du haut prix à payer pour le commerce et les activités économiques et du niveau élevé de pauvreté et de dénuement dans la plupart des pays en développement sans littoral, ces pays manquent cruellement de ressources, de moyens techniques et de capacités. Les investissements dans les secteurs productifs et dans le développement social et l'infrastructure étant insuffisants, ces pays sont prisonniers d'un cercle vicieux : sous-investissement, faible productivité et faible développement.

102. L'objectif pourrait être le suivant :

Au cours des 10 prochaines années, augmenter de 50 % la mobilisation des ressources nationales en faveur des budgets nationaux consacrés, notamment, au développement et à l'entretien des infrastructures.

103. Les pays en développement sans littoral devraient :

Continuer de s'efforcer d'accroître la mobilisation des ressources nationales, par la mise en place de bases économiques, la réforme et la consolidation de l'administration fiscale et la promotion de la transparence, de la bonne gouvernance et du renforcement des institutions.

104. Les partenaires de développement devraient :

a) Aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs institutions, assainir leur budget et consolider les mesures administratives et réglementaires, en vue de renforcer les bases de ressources nationales;

b) Fournir davantage de ressources et tout le soutien nécessaire afin de renforcer les capacités de production et de commerce des pays en développement sans littoral, leur permettre de tirer pleinement parti des possibilités du commerce mondial et de mettre en place des facilités de transit simples et efficace pour créer un cercle vertueux : amélioration des niveaux du commerce, diversification des produits et transformation structurelle générale des économies des pays en développement sans littoral.

Aide publique au développement

105. Le manque de ressources financières, de moyens et de connaissances techniques constitue un obstacle majeur au développement et au progrès des pays en développement sans littoral. Devant l'étroitesse des bases de ressources nationales, l'étendue de la pauvreté, le manque considérable d'infrastructures et la faiblesse du développement économique, l'appui à l'échelle mondiale doit être exhaustif et continu. L'aide publique au développement reste la principale source de financement extérieur pour nombre de pays en développement sans littoral. L'aide des partenaires de développement et des organisations multilatérales est essentiel dans le cadre de l'action menée par les pays en développement sans littoral en faveur du développement durable et de la réduction de la pauvreté.

106. Les objectifs pourraient être les suivants :

a) Maintenir l'élan de l'aide publique au développement et doubler les décaissements au cours de la prochaine décennie;

b) S'attaquer aux déséquilibres de l'aide publique au développement en renforçant l'appui aux pays qui en ont davantage besoin d'ici à 2024;

c) Consacrer 30 % de l'aide publique au développement au renforcement des capacités et de la productivité et aux questions commerciales d'ici à 2024.

107. Les partenaires de développement devraient :

a) Garantir une allocation suffisante de fonds et de l'aide de sorte qu'une part plus élevée de l'aide publique au développement soit attribuée aux pays en développement sans littoral pour les aider à réduire leurs problèmes complexes;

b) Veiller à la mise en œuvre effective des engagements pris au titre du Consensus de Monterrey, en particulier aux paragraphes 41 à 43 (voir A/CONF.198/11), afin de donner aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit l'assistance financière et technique dont ils ont

besoin, sous forme de dons ou de prêts aux conditions les plus libérales possibles, en vue de répondre aux besoins définis dans le présent programme d'action;

c) Veiller à ce que l'aide publique au développement corresponde aux priorités nationales des pays en développement sans littoral, qu'elle soit prévisible, compatible avec les autres politiques d'appui et produise des résultats favorables au développement;

d) S'efforcer d'assurer une répartition plus équitable de l'aide publique au développement sur la base des priorités nationales et des besoins des pays bénéficiaires;

e) Envisager d'instaurer un fonds spécialisé pour les pays en développement sans littoral afin de les aider à mettre en place une meilleure infrastructure, renforcer leurs capacités de production et développer leurs possibilités d'exportation.

Aide pour le commerce

108. Dans le cadre du renforcement des capacités, l'aide pour le commerce joue un rôle clef dans l'élaboration des politiques commerciales, la mise en œuvre des mesures de facilitation du commerce et le développement des infrastructures liées au commerce, de sorte que les produits des pays en développement sans littoral soient plus compétitifs sur les marchés d'exportation. L'initiative aide pour le commerce a contribué, en association avec d'autres politiques complémentaires, à réduire les coûts du commerce, tout en développant l'infrastructure, améliorant les institutions chargées du contrôle des frontières et la réglementation, et renforçant les capacités. Elle permet aussi d'assouplir les contraintes qui empêchent les pays en développement sans littoral d'intégrer les chaînes de valeur ajoutée ou d'y progresser.

109. L'objectif pourrait être le suivant :

Une augmentation annuelle de 5 % au cours des 10 prochaines années, les flux étant réorientés vers les pays qui font face à des barrières commerciales plus importantes, n'ont pas suffisamment d'investissements étrangers directs et disposent de peu de ressources.

110. Les partenaires de développement devraient :

a) Veiller à ce qu'une plus grande part de l'aide pour le commerce revienne à des pays en développement sans littoral, compte tenu de leurs besoins particuliers en matière d'infrastructure et de commerce;

b) Appuyer une initiative régionale d'aide pour le commerce en vue de promouvoir l'intégration commerciale des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit;

c) Apporter une aide financière au titre des infrastructures liées au commerce dans le cadre de la facilitation du commerce.

Coopération Sud-Sud et triangulaire

111. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire ont un grand rôle à jouer dans l'amélioration de la croissance et le développement des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit grâce à leur contribution au

renforcement des capacités humaines et productives, à l'assistance financière et technique, à la diversification de l'accès aux marchés et des possibilités commerciales, au transfert de technologies et à l'innovation, et au partage des meilleures pratiques. La communauté internationale doit voir la coopération Sud-Sud comme complémentaire, et non comme un substitut, de la coopération Nord-Sud. La coopération Sud-Sud continuera d'être renforcée pour appuyer les priorités nationales des pays en développement sans littoral. Plus particulièrement, la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire doivent être renforcées au titre du transport en transit, du développement des capacités de production et de l'accès préférentiel aux marchés pour les produits des pays en développement sans littoral. La coopération doit également permettre de renforcer la participation des pays en développement sans littoral à des instances d'intégration bilatérales et régionales.

112. L'objectif pourrait être le suivant :

Doubler les flux Sud-Sud au cours des 10 prochaines années dans les domaines du commerce, de l'aide et de l'assistance technique.

113. Les pays en développement sans littoral devraient :

Renforcer leur participation à des instances d'intégration bilatérales et régionales grâce à la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire.

114. Les partenaires de développement, y compris les partenaires potentiels, devraient :

Renforcer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire au titre du transport en transit et du renforcement des capacités de production, ainsi que de l'accès préférentiel aux marchés pour les produits des pays en développement sans littoral.

Système des Nations Unies, institutions financières internationales et banques de développement multilatérales et régionales

115. Le système des Nations Unies, les institutions financières internationales et les banques de développement multilatérales et régionales doivent accorder toute la priorité aux pays en développement sans littoral pour ce qui est de la mise à disposition de ressources financières, d'une assistance technique et d'un appui au renforcement des capacités. Étant donné les défis multiples et complexes des pays en développement sans littoral, notamment le coût élevé du commerce et du développement et l'ampleur de la pauvreté, un appui exhaustif et soutenu doit être accordé à toutes les priorités des pays en développement sans littoral. Le système des Nations Unies, les institutions financières internationales et les banques de développement multilatérales et régionales doivent également promouvoir des politiques propres à accélérer la coopération économique régionale et le renforcement des infrastructures régionales pour aider les pays en développement sans littoral à surmonter leurs problèmes débilants. Par ailleurs, ils doivent s'efforcer d'apporter une aide coordonnée.

Investissement étranger direct

116. Les flux de capitaux internationaux privés, notamment les investissements étrangers directs, ont un rôle de catalyseur à jouer pour encourager la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans les pays en développement sans

littoral, grâce à la mise en place et au renforcement des capacités de production, de la croissance des exportations, du transfert de technologies, des connaissances en matière de gestion et de la création d'emplois. Les investissements étrangers directs peuvent également jouer un rôle clef dans la mise en place d'infrastructures qui sous-tendent les activités économiques, libérant les ressources publiques limitées qui peuvent ainsi être consacrées à l'éducation, à la santé et aux autres services sociaux de base.

117. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Mettre en place une politique nationale visant à attirer un investissement étranger direct plus diversifié, pour, notamment, améliorer les capacités de production et l'infrastructure de transport en transit, tout en assurant un cadre réglementaire national stable et propice permettant d'attirer les flux d'investissement étranger direct;

b) Recenser les domaines d'investissement prioritaires et évaluer les capacités et les ressources internes ainsi que le niveau d'investissements internationaux nécessaires pour encourager les partenariats entre secteurs public et privé, notamment pour les investissements liés à l'infrastructure;

c) Encourager, selon qu'il conviendra, les investissements étrangers directs pour la mise en place de réseaux régionaux d'infrastructures de transport en transit et des maillons manquants qui relient les pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux, et pour la création de postes frontière uniques.

118. Les partenaires de développement devraient :

a) Encourager et faciliter l'augmentation de l'investissement étranger direct en faveur des priorités nationales des pays en développement sans littoral, plus particulièrement la mise en place d'infrastructures de transport, la facilitation du commerce, le transfert de technologie, le développement du secteur productif et la création de valeur ajoutée;

b) Prévoir une coopération technique et appuyer le renforcement des capacités des pays en développement sans littoral afin de leur donner davantage de moyens d'obtenir des investissements responsables ou à caractère social;

c) Prévoir des mesures d'incitation spéciales pour encourager les entreprises à investir dans les pays en développement sans littoral par des crédits à l'exportation, des garanties de protection des investissements, des prêts à des conditions libérales, des programmes de financement préférentiels, des fonds d'investissement d'entreprises privées, de capital-risque et autres instruments de prêt, des initiatives et des services, en particulier pour les projets d'infrastructure;

d) Adopter des mesures favorisant les synergies avec les partenaires régionaux, qui permettront d'exécuter des projets d'investissement trop complexes et onéreux pour un seul pays;

e) Fournir une assistance technique afin d'aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs capacités institutionnelles et humaines pour qu'ils soient plus à même d'attirer l'investissement étranger direct.

Renforcement des capacités

119. Les pays en développement sans littoral manquent de ressources dans plusieurs domaines, y compris, mais sans s'y limiter, la gestion des frontières et des douanes; la facilitation du commerce; la mise en œuvre des accords bilatéraux, sous-régionaux, régionaux et internationaux de transit et de facilitation du commerce, notamment l'Accord de facilitation de l'Organisation mondiale du commerce; les accords de transport en transit; la recherche de solutions aux contraintes pesant sur l'offre et la transformation structurelle; et le renforcement des capacités de résistance.

120. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Augmenter l'assistance technique et l'appui en faveur du renforcement des capacités pour l'éducation et les ressources humaines, les institutions, l'entrepreneuriat, les organismes publics et les petites et moyennes entreprises, par la formation, l'échange de données d'expérience et de connaissances et le transfert des connaissances;

b) Ratifier, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, l'Accord multilatéral portant création d'un groupe international de réflexion des pays en développement sans littoral;

c) Utiliser ce groupe de réflexion pour le partage des données d'expérience, des connaissances, des travaux de recherche et d'autres ressources sur les questions relatives au commerce, au transit, au transport et au renforcement des capacités.

121. Les partenaires de développement devraient :

a) Fournir une assistance technique et un appui financier au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral sur la base de leurs priorités nationales;

b) Améliorer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire en faveur du renforcement des capacités des pays en développement sans littoral et accroître le niveau d'assistance technique et l'appui en faveur du renforcement des capacités pour l'éducation, les ressources humaines, les institutions, l'entrepreneuriat, les organismes publics et les petites et moyennes entreprises, par la formation, l'échange de données d'expérience et de connaissances et le transfert des connaissances;

c) Le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales et les autres organisations compétentes doivent également accorder toute la priorité aux pays en développement sans littoral pour l'appui au renforcement des capacités dans tous les domaines relevant de leur compétence;

d) Entreprendre des projets de facilitation du commerce visant à simplifier, rationaliser, normaliser et harmoniser les procédures d'importation, d'exportation et de douane et le renforcement des capacités humaines correspondantes;

e) Entreprendre des projets de facilitation du commerce qui visent à intégrer les systèmes de gestion axée sur les risques et d'autres principes de gestion des frontières concernant les contrôles aux frontières et les procédures de dédouanement;

f) Entreprendre des projets de facilitation du commerce visant à appuyer la conception et la mise en œuvre de systèmes automatisés et de technologies facilitant le commerce, tels que les systèmes de paiement, les portails commerciaux nationaux, les systèmes de guichet unique et les comités nationaux de facilitation du commerce;

g) Aider les gouvernements à adhérer aux conventions et accords internationaux pertinents.

Priorité 8 : Mise en œuvre, suivi et évaluation

122. Il faudra mettre en place des mécanismes efficaces pour le contrôle de la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial. Le mécanisme de suivi et d'évaluation doit être un processus continu visant à renforcer les partenariats et la responsabilité mutuelle à tous les niveaux. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit doivent être mutuellement responsables des mesures visant à améliorer les processus de transit, développer l'infrastructure nécessaire et établir des relations de collaboration afin d'arriver à une situation avantageuse pour tous. De même, les partenaires de développement seront tenus responsables de l'exécution des engagements pris envers les pays en développement sans littoral.

123. Les mesures au niveau national :

a) Aux fins d'une bonne mise en œuvre, les pays intègrent le nouveau programme d'action dans leurs stratégies de développement nationales et sectorielles;

b) Des comités de coordination sont créés aux fins de la bonne mise en œuvre au niveau national;

c) Le suivi et l'évaluation se font dans le cadre de partenariats avec toutes les parties prenantes, notamment le secteur privé, les milieux universitaires, les instituts scientifiques, les groupes de réflexion, la société civile et les médias, s'il y a lieu;

d) Les organismes des Nations Unies dans chaque pays appuient les activités de mise en œuvre, de suivi et de contrôle du programme d'action au niveau national.

124. Les mesures aux niveaux sous-régional et régional :

a) Les organisations régionales et sous-régionales, en collaboration avec les organismes régionaux des Nations Unies, intègrent la mise en œuvre du programme d'action dans leurs programmes pertinents, et élaborent et mettent en œuvre des projets prioritaires au titre du développement de l'infrastructure afin d'améliorer le maillage et les initiatives de facilitation du commerce;

b) Les organisations régionales et sous-régionales constituent une instance de coordination au niveau régional afin d'effectuer des examens périodiques avec la participation d'organisations régionales, de banques de développement et d'organismes régionaux des Nations Unies;

c) Les commissions régionales des Nations Unies effectuent des évaluations biennales de la mise en œuvre du programme d'action dans le cadre de leurs sessions annuelles. Elles présentent des rapports analytiques et riches en

information sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du programme d'action. Les organisations régionales et sous-régionales compétentes et le secteur privé prennent une part active aux sessions des commissions régionales à cet égard.

125. Les mesures au niveau mondial :

a) L'Assemblée générale procède chaque année à un examen de la mise en œuvre du nouveau programme d'action au moyen de rapports annuels du Secrétaire général et de dialogues thématiques interactifs lors des séances plénières semestrielles;

b) Le Conseil économique et social effectue un examen thématique biennal des questions thématiques majeures afin de veiller au suivi coordonné de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne. Le forum politique de haut niveau du Conseil consacre suffisamment de temps à l'examen des problèmes qui font obstacle au développement durable des pays en développement sans littoral, l'objectif étant de renforcer la collaboration et la mise en œuvre des engagements, notamment ceux convenus dans le présent programme d'action;

c) Les organes directeurs des organisations du système des Nations Unies intègrent la mise en œuvre du programme d'action dans leur programme de travail, et des évaluations sectorielles et thématiques du programme sont effectuées selon qu'il convient. Le secteur privé participe aux examens au niveau mondial;

d) Conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale dans sa résolution 56/227 sur la troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés, le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement assure le suivi coordonné de la mise en œuvre du programme d'action ainsi que la communication efficace de l'information à ce sujet, et intensifie ses activités de plaidoyer au niveau international, la mobilisation des ressources et la coopération et la coordination avec les organisations du système des Nations Unies et les autres, afin d'assurer la mise en œuvre rapide et effective du programme d'action aux niveaux national, régional et mondial. Le rôle et les capacités du Bureau sont encore renforcés en tant qu'organisme chef de file chargé de la mise en œuvre coordonnée du programme d'action et ayant autorité pour défendre les pays en développement sans littoral;

e) Le Bureau, en collaboration avec le Bureau de statistique des Nations Unies, l'indice de développement humain du Programme des Nations Unies pour le développement, la Banque mondiale, l'Organisation de coopération et de développement économiques, la CNUCED et les commissions régionales, élabore des indicateurs pertinents pour mesurer les progrès réalisés dans la mise en œuvre du nouveau programme d'action dans les pays en développement sans littoral, en tenant compte de la différence des moyens des pays. Les indicateurs doivent être mesurables, réalisables et bien compris, et peuvent s'inspirer des meilleures pratiques et des données d'expérience;

f) Les organismes des Nations Unies et les organisations internationales et régionales compétentes, y compris les commissions régionales, la CNUCED, le PNUD, le Centre du commerce international, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, l'Organisation mondiale du commerce, la Banque mondiale, l'Organisation

mondiale des douanes, l'Union internationale des transports routiers, la Cour pénale internationale, les banques de développement régionales, les communautés économiques régionales et les autres organisations régionales et sous-régionales fournissent, de façon coordonnée et cohérente, dans le cadre de leurs mandats respectifs, l'appui financier et l'appui au renforcement des capacités dont les pays en développement sans littoral ont besoin.

126. L'Assemblée générale est invitée à conduire un vaste examen à mi-parcours de haut niveau de la mise en œuvre du programme d'action. Vers la fin de la décennie, l'Assemblée est également invitée à envisager de convoquer une troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés afin de faire une évaluation d'ensemble de la mise en œuvre du programme et décider des mesures à prendre.
