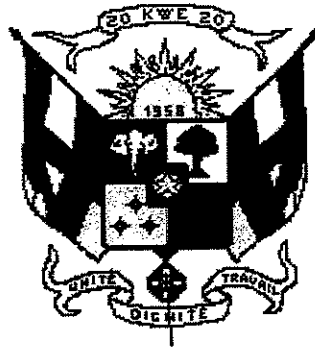


**REPUBLIQUE CENTRAFRICAINE**

\*\*\*\*\*

**UNITE-DIGNITE-TRAVAIL**

\*\*\*\*\*



**Discours de la République Centrafricaine à  
l'occasion de la Deuxième Conférence des Nations  
Unies sur les pays en développement sans littoral.**

\*\*\*\*\*

**(Vienne, 3-5 Novembre 2014)**



A

Monsieur le Secrétaire Général de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral.

Mesdames et Messieurs ; distingués invités.

Je voudrais tout d'abord vous exprimer notre profonde gratitude au nom de Madame la Présidente, Chef d'Etat de la transition, au nom du peuple Centrafricain tout entier, et vous remercier pour l'invitation que votre Institution a bien voulu nous adresser, ce qui est une preuve de l'attention et de la considération que vous portez à la République Centrafricaine, qui est un pays moins avancé, enclavé, sans littoral.

Nos remerciements vont également à l'endroit de la République de l'Autriche qui a bien voulu abriter cette deuxième conférence des Nations Unies sur les Pays en développement sans Littoral.

A l'initiative de la République populaire démocratique de Laos, qui assure la présidence actuelle du groupe des pays en développement sans littoral, une réunion s'est tenue le 25 Septembre 2014 sous le thème: « Partenariat en vue de renforcement de la compétitivité commercial et des capacités des pays en développement sans littoral en 2015 et au-delà ».

L'objectif de cette réunion était d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre du programme d'action d'Almaty et de préparer la deuxième conférence des Nations Unies qui nous réunit tous aujourd'hui à Vienne, afin de renouveler les partenariats et de renforcer les actions concertées au niveau mondial pour les années à venir.

## **Etat des lieux**

### **Monsieur le Président,**

L'enclavement constitue un sérieux problème de croissance économique pour les pays en développement sans littoral du fait des coûts élevés des transports qui entravent considérablement leur développement socio-économique.

Au cours de la dernière décennie, des progrès ont été accomplis par lesdits pays avec l'appui des partenaires au développement grâce à des mesures de facilitation de transport et de commerce prévues dans le programme d'action d'Almaty.

Toutefois beaucoup reste à faire notamment dans le domaine de la réduction des coûts élevés de transport et de la facilitation de transit. La plupart de ces pays affichent aujourd'hui une grande pauvreté par rapport à leurs voisins non enclavés.

Les répercussions socio-économiques de cette grande pauvreté sont multiples et génératrices de tensions tant régionales qu'à l'intérieur d'un même pays, comme c'est le cas en République Centrafricaine. Selon l'indicateur de développement humain des Nations Unies pour l'année 2012, six des dix-sept pays les plus pauvres du monde proviennent du groupe des pays africains sans littoral. De plus, douze d'entre eux ont

enregistré un taux de croissance négatif depuis 1990 jusqu'à 2012 et des taux d'endettement et de dépendance élevés. Le processus d'industrialisation dans ces pays est encore au niveau embryonnaire et le flux de capitaux étrangers encore minimal puisque l'absence d'accès à la mer décourage les investisseurs étrangers, c'est un désavantage et ne favorise pas le commerce maritime qui représente à ce jour un grand pourcentage du commerce international.

Dans le monde actuel les régions côtières ont tendance à être plus riches et même plus peuplées que les pays sans littoral.

### **Défis et contraintes**

Dans les pays en développement sans littoral, les problèmes liés au développement des infrastructures routières, ferroviaires, les longs retards dans le transport terrestre, les opérations douanières et les procédures de manutentions portuaires sont courants.

En Afrique, à l'exception de l'Afrique du Nord, il faut plus de 30 jours pour importer ou exporter.

En 2011 les pays Africains enclavés ont dépensé 21% de leurs recettes d'exportation pour le transport, y compris les frais d'assurance, alors que le taux moyen est de 4,7% pour les Pays non enclavés. Ces Etats sont mis à l'écart quasi-systématiquement des grands réseaux maritimes mondiaux et ont du mal à améliorer leurs situations économiques dans la mesure où les complexes portuaires et les plates-formes de transport des pays non enclavés peuvent se suffire à eux-mêmes.

### **Monsieur le Président,**

Outre ces défis et contraintes, **la République Centrafricaine** naturellement enclavée, a connu une série de crises militaro-politiques récurrentes durant ces dernières décennies qui ont créé une instabilité quasi permanente, entraînant une déliquescence des institutions de l'Etat. Ces multiples crises viennent aggraver les problèmes alimentaires et accroître la pauvreté.

Le cas de ce pays requière une attention toute particulière de la part de la communauté internationale : Une solidarité effective, et immédiate.

Son économie reflète l'impact direct de sa position géographique au cœur de l'Afrique, que ce soit du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest, qui ne favorise pas l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

L'état du réseau des infrastructures de transport utilisées par le trafic en transit mérite également une attention particulière. Beaucoup de réseaux routiers ne sont pas bitumés et la gestion des routes, y compris l'entretien et le contrôle du respect des charges à l'essieu méritent d'être améliorés.

La plus importante entrave à la logistique des marchandises à travers les corridors de transit est liée à la lourdeur des procédures de contrôle mises en place par les différentes agences gouvernementales des pays de transit (douanes, polices...). Les formalités dans les ports, les frontières et les terminaux de transbordements ainsi que les multiples contrôles de police en cours de route sont coûteux et causent de

considérables retards. Ainsi le transit routier entre la République Centrafricaine et le Cameroun est très affecté. Les coûts de frets à l'exportation trop élevés entre Etats ne favorisent pas les échanges commerciaux. L'adéquation de nos services de transit, l'allégement des procédures douanières et des passages des frontières favoriseraient un essor économique des Pays les Moins Avancés (PMA).

De ce fait, pour la suppression de certaines barrières dans la zone CEMAC, les Etats membres ont décidé de mettre en place la Carte Rose, le passeport biométrique CEMAC et la création d'un guichet unique.

L'amélioration du niveau de service du corridor Pointe-Noire – Brazzaville – Bangui – Ndjamena ainsi que de la voie fluviale Brazzaville –Bangui dans le cadre du Programme Economique Régional (PER) est un autre moyen de lever la contrainte de l'enclavement de la République Centrafricaine.

Favoriser le transport fluvial entre le Congo Brazzaville et la République Centrafricaine désengorgerait le trafic via Douala. Toutes ces orientations nécessiteraient une programmation, des moyens nécessaires de leur mise en œuvre et une évaluation de leurs impacts sur le désenclavement.

### **Les attentes**

#### **Monsieur le Président,**

Les Nations Unies ont adopté à ALMATY un programme de construction d'infrastructures de transport et de transit pour apporter des solutions aux problèmes d'enclavement. Il s'agit de s'interroger sur la mobilisation réelle des agences de développement, de la Banque Mondiale, des Institutions du système des Nations Unies pour la mise en œuvre effective de ces programmes afin de donner aux Pays en Développement sans Littoral les moyens pour leur développement durable.

C'est donc le lieu de souligner la nécessité d'aider les pays Africains sans littoral, en situation post conflit ou en conflit qui constitue des cas particuliers à prendre en compte. Leurs handicaps à l'exemple de la République Centrafricaine accentuent leur fragilité et leur vulnérabilité et réduisent ainsi leurs efforts pour l'amélioration de la croissance économique ainsi que le maintien de la sécurité.

Dans cette perspective il serait souhaitable de sensibiliser les gouvernements de nos pays sur les objectifs et les priorités fixés par le programme d'action d'Almaty afin qu'il y ait un cadre de suivi et d'évaluation de ce programme par ces pays ; et pourquoi pas un rapport périodique permettant à toutes les parties prenantes à ces programmes d'en suivre l'évolution et d'apprécier les instruments qui ont pu produire des résultats probants dans certains pays, afin de partager les expériences positives et structurantes. En somme une matrice commune permettant d'avoir un état des lieux et son évolution serait nécessaire afin de partager nos expériences avec des monographies structurantes, conjuguées à la nécessité d'avoir par pays un point focal permettant d'être un acteur et un animateur opérationnel des objectifs et priorités du programme d'action d'Almaty.