



Assemblée générale

Distr. générale
22 octobre 2014
Français
Original : anglais

Deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral

Vienne, 3-5 novembre 2014

Rapport du Comité intergouvernemental chargé de préparer la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral sur les travaux de sa deuxième session

Rapporteuse : M^{me} Cecilia Piccioni (Italie)

I. Introduction

1. La deuxième session du Comité intergouvernemental chargé de préparer la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral s'est tenue les 2 et 3 octobre 2014 au Siège de l'Organisation des Nations Unies, en application de la résolution 68/270. La reprise de la session s'est déroulée le 22 octobre 2014.

II. Organisation des travaux

A. Ouverture de la session

B. Élection du Bureau

2. La deuxième session a été ouverte le 2 octobre 2014 par le Coprésident, Khiane Phansourivong (République démocratique populaire lao).

3. À sa 1^{re} séance plénière, le 2 octobre, le Comité a été informé que sa coprésidente, Signe Burgstaller (Suède), avait terminé son mandat à la Mission permanente de Suède auprès de l'Organisation des Nations Unies et ne pouvait donc plus assumer ses fonctions. Le Comité a donc élu Per Thöresson (Suède) Coprésident par acclamation.

4. À la même séance, des déclarations liminaires ont été prononcées par les Coprésidents; le Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires



en développement et Secrétaire général de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, Gyan Chandra Acharya; le Ministre des transports, des travaux publics, de l'équipement et des communications de la Zambie, Yamfwa Mukanga, qui s'exprimait en sa qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral; et le Représentant permanent de l'Autriche auprès de l'Organisation des Nations Unies, Martin Sajdik, qui s'exprimait en sa qualité de représentant du pays hôte.

5. Les déclarations faites pendant la session sont disponibles sur le site de diffusion en ligne de l'ONU (<http://webtv.un.org>).

C. Adoption de l'ordre du jour et du programme de travail

6. À sa 1^e séance plénière, le 2 octobre, le Comité préparatoire a adopté l'ordre du jour provisoire de sa deuxième session ([A/CONF.225/PC/6](#)) comme suit :

1. Ouverture de la session.
2. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux de la deuxième session du Comité intergouvernemental.
3. Élection du Bureau.
4. Préparatifs de la Conférence.
5. Approbation du projet de document final pour soumission à la Conférence.
6. Questions diverses.
7. Adoption du rapport du Comité intergouvernemental.

7. À la même séance, le Comité a accepté, comme le proposaient les Coprésidents :

a) De se réunir de manière informelle pour entamer directement les négociations sur le document final;

b) De suspendre officiellement ses activités, compte tenu de la longueur du document final et de l'avancée des négociations à ce stade, l'objectif étant d'utiliser les ressources allouées à la réunion du 3 octobre après-midi pour tenir une séance plénière le 22 octobre en vue de l'adoption du rapport du Comité intergouvernemental et de toute autre décision, parmi lesquelles la transmission du document final à la Conférence.

8. Le Comité a accepté le projet d'organisation des travaux qui figure dans le document [A/CONF.225/PC/6](#), tel que révisé oralement, étant entendu que des modifications pourraient être apportées, le cas échéant.

D. Préparatifs de la Conférence

9. À sa 1^{re} séance plénière, le 2 octobre, le Comité a appris qu'une note d'information avait été distribuée aux participants à la Conférence sous la cote [A/CONF.225/INF/1](#) et que les inscriptions sur la liste des orateurs étaient ouvertes.

10. À la même séance, le Comité a été informé qu'un programme de travail pour la Conférence était disponible sur la page Web de l'événement ([www.ildc2conference.org](#)). En plus de séances plénières, la Conférence comprendra des tables rondes thématiques de haut niveau, un forum du secteur privé, des affaires et des investissements et plusieurs manifestations parallèles.

11. Toujours à la même séance, une note du Secrétariat relative à l'accréditation des organisations du secteur privé et de la société civile à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral ([A/CONF.225/PC/7](#) et Add.1) a été portée à l'attention du Comité afin qu'il prenne une décision finale le 22 octobre.

12. À la dernière séance plénière, tenue lors de la reprise de la session le 22 octobre, le Comité a approuvé la liste des organisations du secteur privé et de la société civile figurant dans les documents [A/CONF.225/PC/7](#) et Add.1 appelées à participer en qualité d'observateur à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral.

E. Questions diverses

13. À sa 2^e séance plénière, le 3 octobre, le Comité a examiné le point 6 de l'ordre du jour et a entendu une déclaration du représentant de l'Azerbaïdjan. Par la suite, les représentants de l'Arménie et de l'Azerbaïdjan ont fait des déclarations dans l'exercice de leur droit de réponse.

III. Recommandations présentées à la Conférence

14. À sa dernière séance plénière, le 22 octobre, le Comité a examiné le point 5 de l'ordre du jour.

15. À la même séance, le Comité a décidé d'annexer le projet de programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, qui figurait dans un document officiel, au rapport de la session, étant entendu que les délégations continueront de se réunir de façon informelle avant la Conférence en vue de parvenir à un consensus sur le texte avant sa mise au point finale par la Conférence.

16. À la même séance également, le Comité a décidé de recommander qu'à la séance plénière marquant l'ouverture de la Conférence, qui se tiendra le 3 novembre, toutes les questions de procédure et d'organisation soient examinées, notamment l'élection du Président de la Conférence, l'adoption du règlement intérieur et de l'ordre du jour, l'élection du bureau, la création du comité plénier, la nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs et les questions diverses. En outre, tout en reconnaissant les pouvoirs généraux du Président de la Conférence d'accorder le droit de prendre la parole, il a été proposé

qu'à l'ouverture de la Conférence, des déclarations soient faites par le Président de la Conférence, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, le Président de l'Autriche, en sa qualité de représentant du pays hôte, le Président de l'Assemblée générale, le Président du Conseil économique et social et le représentant de la République de Zambie, en sa qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral. Il a été également recommandé que le Secrétaire général de la Conférence, le représentant de l'Union européenne, le représentant du Groupe des Nations Unies pour le développement, le Directeur général de l'Organisation mondiale du commerce et le Secrétaire général de l'Organisation mondiale des douanes fassent également des déclarations à la séance d'ouverture.

IV. Adoption du rapport du Comité préparatoire intergouvernemental

17. À la dernière séance plénière, le 22 octobre, la Rapporteuse a présenté le projet de rapport du Comité préparatoire intergouvernemental figurant dans un document de séance, disponible en anglais uniquement.

18. À la même séance, le Comité a adopté le projet de rapport et autorisé la Rapporteuse à l'établir sous sa forme finale compte tenu des délibérations à la séance de clôture.

Annexe I

Projet de Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024

I. Introduction

1. 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 est tributaire 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, ce qui atténue la compétitivité des pays en développement sans littoral, réduit leur croissance économique et compromet leur capacité d'assurer un développement économique soutenu, le progrès humain et social et la viabilité environnementale. L'absence d'accès à la mer est l'une des principales causes de l'incidence relativement élevée de l'extrême pauvreté et des problèmes structurels dans ces pays. En tant que groupe, ils figurent parmi les pays en développement les plus pauvres et beaucoup sont également classés parmi les pays les moins avancés en raison de leurs capacités limitées et de leur dépendance à l'égard d'un nombre très limité de produits de base pour leurs recettes d'exportation.

2. Dans la plupart des cas, les voisins de transit des pays en question sont eux-mêmes des pays en développement, ont souvent pour l'essentiel la même structure économique et souffrent des mêmes pénuries de ressources. Les pays en développement de transit les moins avancés connaissent une situation particulièrement difficile. En outre, les pays en développement de transit doivent faire face à des difficultés supplémentaires, qui découlent du transport en transit et de ses incidences sociales, financières et en matière d'infrastructures. Ces pays ont eux-mêmes besoin d'améliorer les dispositifs administratifs et techniques de leur système de transport et de douanes et les systèmes administratifs auxquels leurs voisins sans littoral sont censés se raccorder.

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.

3 bis. Un partenariat renouvelé et renforcé avec les partenaires de développement sera d'une importance capitale pour assurer le succès de la mise en œuvre totale du Programme d'action.

3 ter. Guidés par un esprit de solidarité envers les pays en développement sans littoral, les pays en développement, dans la mesure de leurs capacités, appuieront la mise en œuvre du Programme d'action dans des domaines de coopération définis d'un commun accord, dans le cadre de la coopération Sud-Sud, laquelle complétera, sans la remplacer, la coopération Nord-Sud.

4. Le Programme d'action d'Almaty adopté en 2003 témoignait de la ferme volonté de la communauté internationale de répondre aux besoins et problèmes de développement particuliers des pays en développement sans littoral, de forger des partenariats en vue de surmonter les obstacles auxquels ils se heurtent et de mieux assurer l'intégration complète de ces pays dans l'économie mondiale grâce à la mise en œuvre de mesures concrètes par toutes les parties prenantes dans les domaines prioritaires que sont les 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. Les pays en développement sans littoral et leurs besoins particuliers sont désormais plus largement reconnus au niveau international et à l'ONU en particulier. La communauté internationale a reconnu la nécessité de s'attaquer aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral dans les textes issus des sommets mondiaux sur les objectifs du Millénaire pour le développement ainsi que dans « L'avenir que nous voulons », le document final de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable tenue à Rio de Janeiro en 2012, dans lequel les chefs d'État et de gouvernement ont demandé d'accélérer encore l'application des mesures concrètes définies dans les cinq priorités du Programme d'action d'Almaty et d'améliorer la coordination à cet effet, en particulier pour la construction, l'entretien et 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. S'il est vrai que l'appui fourni à ces pays au niveau mondial a quelque peu augmenté au cours de la période considérée, il convient de poursuivre cette aide, notamment sous la forme d'une assistance financière et technique, car ces pays ont encore beaucoup à faire pour être à même de profiter pleinement de la mondialisation, de réaliser une croissance économique soutenue profitant à tous et le développement durable, d'éliminer la pauvreté, de créer des emplois et de mener les transformations structurelles nécessaires.

6. Il faut donc d'urgence adopter un programme d'action décennal global et axé sur les résultats qui incorpore une série d'orientations partagées par les pays en développement sans littoral et des mesures et mécanismes de soutien nouveaux et innovants pour aider ces pays et renforcer leur collaboration avec leurs partenaires de développement et avec les pays de transit. Le présent Programme d'action, qui découle des impératifs d'équité et de solidarité, vise à aider les pays handicapés par la géographie et économiquement 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 et besoins particuliers des pays en développement sans littoral sont reconnus, et il convient de leur accorder l'attention voulue dans l'élaboration du programme de développement pour l'après-2015.

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

7. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, la croissance économique s'est quelque peu accélérée dans les pays en développement sans littoral, mais est restée modeste. Le taux de croissance de leur produit intérieur brut (PIB) est ainsi passé de 4,5 % en 2003 à 6,3 % en 2013. Il existe toutefois d'importantes disparités au sein du groupe, la plupart des pays étant extrêmement vulnérables aux chocs extérieurs. Ces pays ne sont pas encore complètement remis des crises économiques et financières de 2007-2008. Les taux de croissance économique élevés ne se sont pas traduits par une réduction rapide de l'extrême pauvreté. Dans deux tiers de ces pays, le PIB par habitant reste encore bien inférieur à 1 000 dollars. Malgré des progrès en matière de développement social, la moitié de ces pays se trouvent toujours en queue de liste du classement selon l'indicateur du développement humain et nombre d'entre eux continuent de connaître une pauvreté généralisée, une forte insécurité alimentaire, une mortalité infantile et maternelle élevée et des moyens d'assainissement rudimentaires.

8. Les pays en développement sans littoral sont vulnérables aux changements climatiques, qui aggravent la désertification et la dégradation des sols. Ces pays sont toujours touchés, de manière disproportionnée, entre autres, 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, d'autant 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.

9. Les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont engagé d'importantes réformes pour remédier à certains aspects matériels et immatériels 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 toutefois poursuivre ces réformes, améliorer l'efficacité et préserver durablement les résultats obtenus.

10. Le coût élevé du transport et des transactions commerciales reste un obstacle majeur qui empêche les pays en développement sans littoral de réaliser leur potentiel commercial. Bien que le nombre de jours nécessaires pour importer ou exporter un article dans les pays en développement sans littoral soit passé respectivement de 57 en 2006 à 47 en 2014 et de 49 à 42, il demeure pratiquement le double de ce qu'il faut dans les pays de transit^a. Le coût moyen de l'exportation d'un conteneur pour un pays en développement sans littoral est de 3 204 dollars contre 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

^a Banque mondiale, *Doing Business 2013* (Washington, 2013).

dollars pour les seconds. Pour que les pays en développement sans littoral puissent réduire les coûts de transport et améliorer la compétitivité de leurs exportations sur les marchés régionaux et mondiaux, il demeure essentiel que des systèmes de transport en transit sûrs, fiables et efficaces soient en place. L'absence d'accès à la mer a donc un énorme effet négatif sur le développement général des pays en développement sans littoral. On estime que ces pays ont en moyenne un niveau de développement inférieur de 20 % à ce qu'il aurait été s'ils avaient accès à la mer^b.

11. On s'efforce, aux niveaux national, sous-régional et régional, de développer et d'améliorer les réseaux routier et ferroviaire et de mieux entretenir les infrastructures existantes. Dans toutes les régions, on a créé des ports secs et ouvert des guichets uniques aux frontières. Malgré ces progrès, l'infrastructure demeure insuffisante, ce qui constitue l'un des principaux obstacles 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'avions cargos 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, l'investissement dans l'infrastructure, l'entretien et la remise en état des équipements et 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.

12. Malgré quelques progrès, les pays en développement sans littoral sont en retard par rapport aux autres pays en développement en ce qui concerne l'infrastructure de télécommunications, notamment l'accès à l'Internet à haut débit, qui peut jouer un rôle crucial dans l'amélioration de la connectivité et de la compétitivité des entreprises et la facilitation du commerce international.

13. 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 des États-Unis 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, preuve que ces pays continuent à occuper une place marginale dans les marchés mondiaux.

14. En outre, plusieurs pays en développement sans littoral sont fortement tributaires 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 et leurs

^b Calculs du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, effectués à partir de données de la Banque mondiale, de l'Organisation mondiale du commerce, de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement et de la Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU.

faiblesses structurelles, ce qui les empêche d'exporter des marchandises à forte valeur ajoutée ou de diversifier leurs exportations et leurs marchés.

15. L'aide publique au développement versée aux pays en développement sans littoral a plus que doublé, passant de 12,2 milliards de dollars en 2003 à 25,9 milliards en 2012, bien que la répartition entre ces pays soit inégale. Elle couvre plus de 20 % des dépenses de l'administration centrale dans 16 pays en développement sans littoral. Les versements au titre de l'Aide pour le commerce à ces pays sont passés de 3,5 milliards de dollars en 2006 à plus de 5,9 milliards en 2012. Cette forme d'aide a permis d'améliorer la facilitation du commerce et le développement de l'infrastructure liée au commerce.

16. 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 doit être mieux intégré dans ces stratégies aux niveaux national, régional et mondial. Il convient, au cours de la nouvelle décennie de développement, de se pencher sur les difficultés des pays en développement sans littoral de manière globale pour faire en sorte qu'ils puissent transformer la structure de leur économie et réaliser le développement durable. Les intérêts de ces pays doivent figurer en bonne place dans les processus mondiaux de développement, y compris le programme de développement pour l'après-2015, si l'on veut qu'ils soient mis en œuvre avec succès et dans la cohérence.

III. Renouveau et renforcement des partenariats pour le développement

17. Le Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral s'appuie sur des partenariats renouvelés et renforcés entre ces pays et les pays de transit et leurs partenaires de développement. Le renforcement des partenariats dans le cadre de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ainsi qu'avec les organisations internationales et régionales compétentes et entre les secteurs public et privé est également indispensable.

17 variante. Le Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral se fonde sur des partenariats renouvelés et renforcés : a) entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit; b) entre les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement; c) entre les pays en développement sans littoral et les organisations internationales et régionales, sur la base de la coopération Sud-Sud; d) sur la base de la coopération triangulaire; et e) avec le secteur privé et les autres parties prenantes concernées.

18. La transformation structurelle, la croissance économique soutenue et le développement durable passent par l'existence de systèmes efficaces de transport en transit, une collaboration étroite pour le développement des moyens de transport multimodal et de leurs interconnexions, la promotion d'un cadre juridique favorable et de dispositifs institutionnels adaptés, et 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 dispositifs institutionnels efficaces dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient également contribuer pour 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 doivent être complétés par une forte mobilisation des ressources, la coopération technique et l'adaptation technologique, le renforcement des capacités, ainsi que l'amélioration et le resserrement de la coopération de la part des partenaires de développement. Le soutien apporté au niveau mondial est décisif étant donné les difficultés énormes auxquelles se heurtent les pays en développement sans littoral. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale devrait également aider beaucoup ces pays à résoudre leurs problèmes propres et à s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales.

18 variante. L'atténuation de la pauvreté dans les pays en développement sans littoral, leur transformation structurelle et leur développement durable passent par l'existence de systèmes efficaces de transport en transit, une collaboration étroite pour le développement des moyens de transport multimodal et de leurs interconnexions, la promotion d'un cadre juridique favorable et de dispositifs institutionnels adaptés, et 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 dispositifs institutionnels efficaces dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient également contribuer pour 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 doivent être complétés par une forte mobilisation des ressources, la coopération technique et l'adaptation technologique, le renforcement des capacités, ainsi que l'amélioration et le resserrement de la coopération de la part des partenaires de développement. Le soutien apporté au niveau mondial est décisif étant donné les difficultés énormes auxquelles se heurtent les pays en développement sans littoral. La coopération ou l'intégration régionale et sous-régionale devrait également aider beaucoup ces pays à résoudre leurs problèmes propres et à s'insérer dans les chaînes de valeur mondiales.

19. 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/ont encouragés à apporter un soutien financier et technique aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de faire face efficacement à leurs problèmes et besoins de transport en transit. Pour leur part, les partenaires de développement mettront en œuvre le présent Programme d'action en l'intégrant dans leurs politiques, programmes et activités de coopération respectifs, selon qu'il conviendra, de façon à assurer une aide financière et technique aux pays en développement.

19 variante. La communauté internationale, notamment les institutions financières et de développement, les organisations et institutions multilatérales, les pays donateurs, ainsi que d'autres partenaires de développement potentiels, devraient apporter un soutien financier et technique pour aider les pays en développement sans littoral à faire face efficacement à leurs problèmes et besoins de transport en transit. Les partenaires de développement comprennent, dans ce contexte, les institutions financières et de développement, les organisations et institutions multilatérales et les pays donateurs. L'appui fourni par d'autres partenaires de développement potentiels devrait prendre pleinement en considération le caractère volontaire et complémentaire de la coopération Sud-Sud, conformément au

document final de Nairobi adopté par la Conférence des Nations Unies sur la coopération Sud-Sud.

20. Les pays en développement, dans la mesure de leurs capacités, appuieront la mise en œuvre du présent Programme d'action dans le cadre de la coopération Sud-Sud.

20 *bis* Dans ce contexte, les partenaires de développement intégreront au besoin le présent 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.

21. Le secteur privé et la société civile sont d'importants acteurs dont la contribution sera décisive pour la mise en œuvre du présent Programme d'action, notamment par l'intermédiaire de partenariats public-privé efficaces.

22. Les organisations internationales et régionales, les partenaires de la coopération Sud-Sud et triangulaire et d'autres parties prenantes devraient/ont encouragés à apporter leur concours aux pays en développement sans littoral pour les aider à surmonter leurs problèmes et assurer la transformation structurelle de leur économie. Il est impératif d'améliorer la gouvernance et la cohérence des systèmes monétaire, financier et commercial internationaux, pour faire en sorte que les pays en développement sans littoral participent aux processus décisionnels et à l'établissement de règles et règlements internationaux qui soient pleinement compatibles avec les aspirations de ces pays.

IV. Objectifs

23. Objectif général :

Le nouveau programme d'action a pour objectif général de répondre de façon plus cohérente aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral qui résultent de leur enclavement, de leur éloignement et des contraintes géographiques. Il vise ainsi à accroître le taux de la croissance durable et profitant à tous, ce qui peut contribuer à éliminer la pauvreté et la pauvreté extrême en portant à zéro d'ici à 2024 le nombre de personnes vivant avec moins de 1,25 dollar par jour, le but étant d'atteindre un taux de croissance annuel du PIB d'au moins 7 %. Il convient donc, pendant la période allant jusqu'à 2024, de s'employer à créer et élargir des systèmes efficaces de transit, développer les transports, améliorer la compétitivité de ces pays, favoriser l'expansion de leurs échanges, opérer une transformation structurelle de leur économie, assurer la coopération régionale et favoriser une croissance économique et un développement durable qui profitent à tous afin de réduire la pauvreté, d'accroître la résilience, de combler les écarts économiques et sociaux et à terme de désenclaver ces pays.

24. Objectifs particuliers :

a) Assurer et favoriser un accès économique, efficace et sans entrave des pays en développement sans littoral à la mer, par tous les moyens de transport, selon le principe de la liberté de transit et à l'aide d'autres mesures;

b) Réduire les coûts des transactions commerciales et les coûts de transport et améliorer les services liés au commerce international par la simplification et la normalisation des réglementations, de façon à accroître la compétitivité des

exportations des pays en développement sans littoral et à réduire le coût des importations, et favoriser ainsi un développement économique rapide et profitant à tous;

c) Créer des réseaux de transport en transit suffisants et réaliser les tronçons manquants pour 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 et accroître la participation aux échanges à l'échelle mondiale, par une transformation structurelle de l'économie découlant de l'amélioration 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 afin de répondre aux besoins suscités par l'enclavement et de surmonter les problèmes qui en découlent, en vue d'éliminer la pauvreté et de promouvoir le développement durable.

V. Actions prioritaires

Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure

- Infrastructures de transport
- Infrastructure énergétique
- Infrastructure relative aux technologies de l'information et des communications

Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce

- Commerce international
- Facilitation du commerce

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

Priorité 5 : Intégration et coopération régionales

Priorité 6 : Questions nouvelles et émergentes

Priorité 7 : Moyens de mise en œuvre

Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit

25. La liberté de transit et les équipements de transit jouent un rôle essentiel dans le développement général des pays en développement sans littoral. Pour pouvoir s'intégrer pleinement au système du commerce mondial, ils ont besoin d'avoir accès à la mer, conformément au droit international applicable.

26. 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. Il convient de continuer de prendre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) pour guide des travaux dans ce domaine. La coopération relative aux politiques et à la réglementation applicables au transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins est une condition essentielle d'un règlement efficace et intégré des problèmes qui se posent au commerce transfrontière et au transport en transit. Cette coopération doit être favorisée dans l'intérêt mutuel des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit. La participation effective des principales parties prenantes, tant publiques que privées, est indispensable pour améliorer la facilitation du transit. Il importe de favoriser 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 conducteurs des véhicules intervenant dans les transports internationaux (de marchandises ou de voyageurs).

27. Cibles et objectifs proposés :

- a) Améliorer la vitesse moyenne du transport des marchandises le long des couloirs, pour la porter à 300-400 kilomètres par 24 heures d'ici à 2024, ou réduire la durée de passage par ces couloir à cette fin;
- b) Réduire d'un tiers d'ici à 2024 le délai moyen de passage des frontières terrestres, pour l'import et l'export;
- c) Améliorer, d'ici à 2024, la connectivité intermodale en sorte que les transbordements du wagon au camion et vice versa ne prennent pas plus de trois jours et que les transbordements du bateau au wagon ou au camion ne prennent pas plus de six jours.

28. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral et les pays de transit :

Dans leur intérêt mutuel, les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit devraient promouvoir leur coopération, notamment par les mesures suivantes :

- a) Envisager d'accéder aux conventions internationales, régionales et sous-régionales et aux autres instruments juridiques relatifs au transport en transit et à la facilitation du commerce et les ratifier, ou de les ratifier;
- b) Veiller à l'application effective des conventions internationales et régionales et des accords bilatéraux applicables au transport en transit et à la facilitation du commerce, notamment en vue de réduire le coût et la durée du transport;
- c) Améliorer la coordination et la coopération entre les administrations nationales responsables du contrôle des frontières et des formalités douanières, et avec les administrations concernées dans les pays de transit. À cet égard, les pays de transit sont encouragés à échanger des informations avec les pays en développement sans littoral concernant toutes modifications apportées à la réglementation et aux procédures relatives au transit, dès que possible, avant leur entrée en vigueur, afin

de permettre aux commerçants et aux autres parties intéressées d'en prendre connaissance;

d) Instaurer, si besoin, un mécanisme bilatéral ou régional efficace pour éliminer les goulets d'étranglement ou autres obstacles à l'application des accords bilatéraux ou régionaux et multilatéraux et éviter de maintenir, d'instaurer ou d'adopter des accords bilatéraux ou régionaux fixant des quotas ou autres restrictions quantitatives au transit international;

e) Encourager la simplification, la transparence et l'harmonisation des lois et des règlements administratifs relatifs aux systèmes de transit par tous les moyens de transport, notamment au passage 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 mesures incitant à rendre les opérations de transport et de transit efficaces, 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) Favoriser la participation des associations professionnelles de transporteurs routiers et ferroviaires et de bateliers à des projets de partenariat public-privé et aux partages de connaissances et appliquer les initiatives et pratiques de coopération en matière de transit qui se sont avérées fructueuses 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 devraient formuler une politique nationale en matière de transit et s'employer à l'appliquer, en vue de créer un comité national ayant l'autorité voulue et d'obtenir la participation de tous les acteurs.

29. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Fournir un soutien technique, et si possible financier, accru aux pays en développement sans littoral et de transit pour les aider à appliquer les conventions et accords internationaux relatifs à la facilitation du transit et soutenir des initiatives qui encouragent la coopération en matière de transit, réduisent les coûts de transit et instaurent des mécanismes 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 encourager et faciliter l'échange de pratiques optimales concernant les activités concrètes, les politiques et les initiatives;

c) Encourager les organisations régionales et sous-régionales à apporter un soutien technique et financier aux pays en développement sans littoral et aux pays de transit pour les aider à appliquer les initiatives favorisant la coopération en matière de transit.

Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure

30. La modernisation de l'équipement joue un rôle essentiel dans la réduction du coût du développement pour les pays en développement sans littoral. Le développement et l'entretien des moyens de transport en transit, des infrastructures des technologies de l'information et des communications et de l'infrastructure énergétique sont indispensables pour aider ces pays à réduire le coût élevé des échanges, améliorer leur compétitivité et s'intégrer pleinement au marché mondial.

Infrastructures de transport

31. Malgré les améliorations apportées à l'infrastructure de transport dans les 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 fiables. Dans de nombreux pays en développement sans littoral, ces infrastructures physiques – réseau ferré, réseau routier, ports secs, voies navigables intérieures, oléoducs et aéroports – sont insuffisantes, les règles et procédures sont rarement harmonisées et les investissements transfrontières et la participation du secteur privé demeurent très limités. Les raccordements physiques des pays en développement sans littoral aux réseaux régionaux de transport en transit sont très insuffisants par rapport aux attentes. Leur efficacité logistique dans le domaine des infrastructures de transport est inférieure à celle d'autres groupes de pays. Il convient de régler au plus vite le problème des tronçons manquants et de mettre à niveau les routes, voies ferrées et voies d'eau navigables de façon à assurer la continuité et l'efficacité des moyens de transport dans les pays concernés et à travers leurs frontières. L'amélioration et l'entretien des équipements existants sont indispensables. Quant au transport multimodal, les chemins de fer sont importants pour les pays en développement sans littoral qui exportent généralement des produits de base volumineux. Le transport ferroviaire devrait être encouragé partout où son utilisation est viable et où un réseau existe déjà.

32. L'ampleur des ressources nécessaires pour investir dans le développement et l'entretien des infrastructures demeure un problème de taille. Les projets d'infrastructure exigent une coopération internationale, régionale, sous-régionale et bilatérale, l'allocation de parts plus importantes des budgets nationaux, l'octroi effectif d'une aide internationale au développement, des financements multilatéraux consacrés à la mise en place et à l'entretien des infrastructures, ainsi que le renforcement du rôle du secteur privé. Il faut, en même temps, d'importants investissements en matière de renforcement des capacités et de réforme juridique, réglementaire et des politiques afin d'instaurer un environnement propice à des investissements plus conséquents des secteurs public et privé dans les infrastructures. Il est important d'aider les pays en développement sans littoral à élaborer des projets d'infrastructure à grande échelle susceptibles d'être financés et à étudier, à cet effet, des mécanismes de financement novateurs faisant intervenir des partenariats public-privé, le cas échéant.

33. Cibles et objectifs proposés :

- a) Accroître considérablement et de façon stratégique (doubler) la longueur de voie bitumée nationale dans les pays en développement sans littoral d'ici à 2024;
- b) D'ici à 2024, moderniser et accroître d'au moins 20 % le réseau de chemin de fer dans l'ensemble du groupe des pays en développement sans littoral;

c) D'ici à 2024, terminer 100 % des tronçons manquants sur le réseau routier et ferroviaire régional de transport.

34. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit :

a) Élaborer et appliquer des politiques nationales complètes de développement et d'entretien des infrastructures couvrant tous les modes de transport, et veiller à ce qu'elles soient bien coordonnées avec celles des pays de transit dans les zones où les infrastructures se connectent;

b) Collaborer en vue de favoriser des systèmes de transit viables et résistants, notamment par des travaux réguliers de modernisation et d'entretien, la mise en place de couloirs le long des grandes voies de transit, l'ouverture d'un guichet unique aux frontières, et la promotion des économies d'échelle applicables aux transports grâce au développement du transport intermodal, aux ports secs ou aux dépôts de conteneurs, aux installations de transbordement et à des pôles logistiques de même type dans l'arrière-pays;

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

d) Encourager l'instauration d'un régime multilatéral de délivrance de permis de circulation routière, mettre en place des régimes bilatéraux de libre circulation routière pour le transit et élargir les systèmes multilatéraux de quotas entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit;

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

f) Encourager le développement de pôles logistiques internationaux;

g) Allouer une part plus importante des investissements publics à l'équipement en la complétant, au besoin, par une assistance financière et des investissements provenant des partenaires de développement et du secteur privé;

h) Élaborer les politiques et les réglementations nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé au développement de l'infrastructure et pour instaurer un climat susceptible d'attirer l'investissement direct étranger;

i) Promouvoir les partenariats public-privé pour le développement et l'entretien de l'infrastructure de transport et pour en assurer la viabilité;

j) Encourager le raccordement des réseaux numériques nationaux afin que les pays éloignés des câbles sous-marins puissent aussi avoir accès au haut débit à un coût raisonnable et développer les télécommunications et les services connexes de façon à favoriser des services de télécommunication abordables, accessibles et de qualité;

k) Développer les réseaux de transport dans l'arrière-pays, y compris les infrastructures auxiliaires, comme les routes carrossables par tous les temps, les infrastructures situées le long des voies ferrées et des rivières, afin d'assurer la sécurité des routes et des voies ferrées, et faire participer les entreprises locales à

ces travaux sur les réseaux routiers et ferrés en vue de créer des couloirs de développement sur ces axes.

35. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Fournir un appui technique et financier accru au développement et à l'entretien des infrastructures, conformément aux besoins et priorités des pays en développement sans littoral dans les différents secteurs et domaines de développement, sachant que le développement des transports demeure leur plus grand défi;

b) S'engager à aider les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit à échanger leurs données d'expérience en matière de développement des transports en transit;

c) Encourager les banques multilatérales et les banques régionales de développement à augmenter leur aide aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit afin qu'ils puissent investir dans le développement des transports, selon leurs besoins;

d) Fournir aux pays en développement sans littoral l'assistance dont ils ont besoin pour terminer les tronçons manquants sur les réseaux routier et ferroviaire.

Infrastructure énergétique

36. L'infrastructure énergétique est vitale pour renforcer les capacités de production nécessaires à une croissance économique soutenue et au développement durable. De même, elle est indispensable pour moderniser les systèmes informatiques et télématiques et les systèmes de transit et pour réduire les délais de prestation des services. À cet égard, on soulignera l'importance de l'initiative du Secrétaire général de l'ONU intitulée « Énergie durable pour tous ». Il conviendra donc de soutenir les actions menées à l'échelle régionale, notamment la création de centres régionaux de valorisation des énergies renouvelables et d'amélioration des rendements énergétiques, qui auront un grand poids dans ce contexte.

37. Cibles proposées :

D'ici à 2024, étendre et améliorer, selon qu'il conviendra, l'infrastructure de production, de transmission et de distribution de formes modernes et renouvelables d'énergie en milieu rural et urbain, dans l'objectif de doubler la production d'énergie primaire par habitant dans les pays en développement sans littoral.

38. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral et les pays de transit :

a) Renforcer leur collaboration pour ce qui est de promouvoir le commerce et le transit transfrontières de l'énergie par le biais de lignes de transmission vers des pays tiers;

b) Les pays en développement sans littoral devraient élaborer des politiques énergétiques nationales visant à favoriser l'énergie moderne, fiable et renouvelable, dans l'objectif de renforcer sensiblement les capacités de production, de commerce et de distribution afin de garantir l'accès universel à l'énergie et de transformer leur économie.

39. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Fournir un appui financier et technique accru aux pays en développement sans littoral pour aider ceux-ci à développer leur secteur énergétique conformément à leurs priorités nationales;

b) Encourager les investissements du secteur privé et des banques de développement régionales et internationales, notamment en rendant le climat plus propice à l'investissement privé dans l'équipement et le transfert de technologies.

Infrastructure relative aux technologies de l'information et des communications

40. Les technologies de l'information et des communications contribuent à une croissance économique profitant à tous car elles accroissent la productivité dans tous les secteurs, facilitent l'expansion du marché au-delà des frontières, permettant ainsi de réaliser des économies d'échelle, font baisser les coûts et facilitent l'accès aux services et à l'information grâce aux médias mondiaux comme Internet, ce qui augmente la participation du public à la gouvernance, favorise une responsabilisation générale et renforce la transparence. Cependant, les pays en développement sans littoral peinent à mettre en place les infrastructures nécessaires et à faire évoluer leurs politiques à cet égard. Calculés en proportion du revenu national brut, les coûts de l'accès au haut débit sont beaucoup plus élevés dans les pays en développement sans littoral que dans les pays côtiers qui sont à proximité des câbles sous-marins. L'exiguïté de leurs marchés et l'absence de réglementation harmonisée à l'échelle régionale font obstacle à la baisse du coût des services dans le domaine des technologies de l'information et des communications ainsi qu'à l'expansion de leur couverture géographique.

41. Cibles proposées :

a) Tous les pays en développement sans littoral devraient universaliser le haut débit d'ici à 2024 et harmoniser les cadres juridiques et réglementaires à cet égard;

b) Promouvoir le libre et plein accès à Internet pour tous.

42. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral et les pays de transit :

a) Collaborer en vue de moderniser les installations de transit et de transport, les douanes et autres infrastructures aux frontières, en tirant pleinement parti des technologies de l'information et des communications;

b) Continuer d'améliorer et d'harmoniser les cadres juridiques et réglementaires;

c) Les pays en développement sans littoral devraient 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 de haut débit;

d) Les pays en développement sans littoral devraient s'employer à développer leur secteur tertiaire en étoffant l'infrastructure des technologies de l'information et des communications et en l'intégrant à tous les domaines importants afin de favoriser la compétitivité, l'innovation et la participation de l'ensemble de la population, de réduire le temps et le coût du transit et de moderniser les équipements de transit et de douane.

43. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Apporter un soutien financier et technique accru aux pays en développement sans littoral pour leur permettre de poursuivre leurs politiques nationales d'accès au haut débit et de développer l'infrastructure nécessaire, en particulier celle qui assure la connexion avec les installations de transit et les postes liées aux frontières;

b) Renforcer la capacité des pays en développement sans littoral à utiliser des technologies de communication modernes, notamment les technologies satellitaires abordables, et les aider à mettre en place une autoroute de l'information et une infrastructure haut débit afin de généraliser l'accès aux services et d'en réduire les coûts;

c) Appuyer, d'un commun accord, les mesures visant à faciliter l'accès aux technologies de l'information et des communications ainsi que le transfert des compétences, des connaissances et des technologies nécessaires à cet effet, dans l'objectif de développer et entretenir les infrastructures et d'en assurer la viabilité;

d) Favoriser les aides aux pays en développement sans littoral qui visent à surmonter les difficultés dues à l'éloignement des marchés internationaux et à l'absence de connectivité.

Priorité 3: Commerce international et facilitation du commerce

Commerce international

44. Les produits provenant des pays en développement sans littoral sont moins compétitifs du fait des coûts de transport supplémentaires. Les producteurs de ces pays voient ainsi leurs recettes diminuées, ce qu'ils compensent généralement en rognant sur leurs revenus. Les exportations de ces pays continuent de se caractériser par un nombre limité de produits, notamment des ressources agricoles et minérales. Les politiques et mesures à adopter en priorité, avec l'appui des partenaires de développement, devraient viser à diversifier la production et les exportations des pays en développement sans littoral et à renforcer leur productivité et leur compétitivité, afin qu'ils tirent pleinement parti du commerce multilatéral.

45. L'interdépendance du commerce, des investissements et de la production au niveau mondial ne cessant de s'accroître, la part des chaînes de valeur mondiales dans le commerce international augmente également. Les pays en développement sans littoral n'ont pas été en mesure de participer pleinement aux chaînes de valeur régionales et mondiales. En trouvant leur place dans ces chaînes mondiales, ils pourraient mieux s'intégrer aux marchés mondiaux, accroître leur compétitivité et devenir d'importants maillons des chaînes de production et de distribution.

46. Les services sont des éléments importants pour favoriser le commerce de marchandises et la participation au commerce international et aux chaînes de valeur mondiales. Des services efficaces renforcent la productivité, réduisent le coût des échanges et favorisent la création d'emplois. Il convient par conséquent d'aider les pays en développement sans littoral à augmenter la part des services dans leurs économies et leurs exportations, notamment par des politiques favorables.

47. Une des principales causes de la marginalisation des pays en développement sans littoral par rapport au système commercial international est le coût élevé des transactions commerciales. Il a été reconnu à l'échelle internationale qu'un accès

accru et prévisible à tous les marchés était indispensable aux exportations des pays en développement, notamment ceux dépourvus de littoral. Conformément aux engagements figurant dans la Déclaration ministérielle de Doha, en particulier aux paragraphes 13 et 16, et aux règles de l'OMC, les négociations commerciales menées dans le cadre du Cycle de Doha, notamment celles qui concernent l'accès des produits agricoles et non agricoles aux marchés, devraient se concentrer sur les besoins et les intérêts des pays en développement, en particulier les pays sans littoral et de transit. Compte tenu de l'essor que connaît la croissance du commerce Sud-Sud, d'autres pays en développement sont devenus d'importantes destinations pour l'exportation des produits des pays en développement sans littoral, ainsi que des sources précieuses d'investissement étranger direct.

48. Il faudrait continuer de mettre en place des règles plus favorables et axées sur les marchés dans le système commercial multilatéral. La neuvième Conférence ministérielle de l'OMC, qui s'est tenue à Bali en décembre 2013, a adopté l'Accord sur la facilitation des échanges, qui clarifie et améliore les articles V, VIII et X de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 dans le but d'accélérer encore le mouvement et le passage en douane des marchandises, notamment des marchandises en transit. L'Accord comprend aussi des dispositions importantes sur l'assistance technique et le renforcement des capacités qui aideront les pays en développement sans littoral à le mettre en œuvre. Cet instrument étant très utile à la facilitation des échanges pour ces pays, il doit être appliqué de façon prioritaire. En espérant qu'il sera mis en œuvre le plus tôt possible et adopté de façon définitive, tous les membres de l'OMC sont encouragés à le ratifier, de façon à ce qu'il puisse entrer en vigueur en 2015, et à respecter ses dispositions.

49. Cibles proposées :

a) Accroître sensiblement la participation des pays en développement sans littoral au commerce mondial, dans l'objectif de doubler leur part dans les exportations mondiales d'ici à 2024;

b) Accroître sensiblement la part de la valeur ajoutée et de la transformation manufacturière dans les exportations des pays en développement sans littoral, afin de diversifier les marchés et produits d'exportation en vue de réduire de moitié d'ici à 2024 les ratios actuels de concentration des marchés;

c) Continuer de resserrer les liens économiques et financiers entre les pays en développement sans littoral et leurs voisins de la région et viser à augmenter progressivement leur part dans le commerce intrarégional pour la porter à 40 % du volume total des échanges d'ici à 2024.

50. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral :

a) Mettre au point une stratégie commerciale nationale basée sur les avantages comparatifs de chaque pays et sur les possibilités qui se présentent à l'échelle régionale et mondiale;

b) Intégrer des politiques commerciales dans les stratégies nationales de développement;

c) Améliorer l'environnement des activités commerciales afin d'aider les entreprises nationales à s'intégrer dans les chaînes de valeur régionales et mondiales;

d) Promouvoir des politiques visant à aider les entreprises nationales, en particulier les petites et moyennes entreprises, à se conformer aux normes internationales;

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

f) Rechercher une libéralisation du commerce des services qui soit favorable au développement et assortie d'une réglementation efficace;

g) Mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à accroître fortement la diversification de l'économie et des exportations ainsi que la valeur ajoutée.

51. Mesures à prendre par les pays en développement de transit :

a) Promouvoir l'investissement dans les pays en développement sans littoral en vue d'augmenter la capacité productive et commerciale de ces pays et de les aider à participer aux arrangements commerciaux régionaux;

b) Mener 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;

c) Veiller à améliorer l'accès aux marchés pour les produits en provenance des pays en développement sans littoral, en éliminant les obstacles non tarifaires.

52. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Augmenter le soutien financier et l'assistance technique qu'ils fournissent aux pays en développement sans littoral en matière de commerce, afin de les aider à diversifier leurs exportations, à s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales et régionales et à participer efficacement aux négociations commerciales multilatérales et aux mécanismes et accords de l'OMC;

b) Examiner la question des mesures non tarifaires et atténuer ou éliminer les obstacles non tarifaires arbitraires ou injustifiés, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas conformes aux règles de l'OMC;

c) Promouvoir de concert avec les partenaires de développement une meilleure intégration des petites et moyennes entreprises dans le commerce international, en renforçant les institutions d'appui au commerce, en stimulant la compétitivité, en créant des espaces de concertation entre les secteurs privé et public, en encourageant la formation professionnelle et le renforcement des capacités et en créant des liens entre les marchés au moyen de plateformes d'entreprise à entreprise;

d) Promouvoir la diffusion et l'utilisation de technologies adaptées et respectueuses de l'environnement, selon des conditions convenues d'un commun accord, notamment par des investissements ou des projets de coopération visant à promouvoir la diversification économique et le développement durable.

Facilitation du commerce

53. Les obstacles immatériels, les retards et pertes d'efficacité liés au passage des frontières et à la circulation dans les ports, notamment les procédures douanières et

les formalités, le manque de fiabilité des services de logistique, la fragilité des institutions et, plus généralement, l'insuffisance des capacités humaines et productives continuent de rendre les transports onéreux. Ces difficultés sont au cœur de la marginalisation persistante des pays en développement sans littoral. La poursuite de la simplification et de l'harmonisation des procédures et formalités relatives aux douanes et au transit, la transparence ainsi qu'une gestion plus efficace des frontières et la coordination des administrations intervenant dans le dédouanement des marchandises devraient avoir des répercussions concrètes et directes sur la réduction du coût des échanges commerciaux et stimuler la rapidité et la compétitivité des activités commerciales menées par les pays en développement sans littoral. Une telle facilitation du commerce aiderait ces pays à accroître la compétitivité de leurs exportations de biens et services.

54. Le renforcement des capacités humaines et institutionnelles demeure à maints égards insuffisant dans les pays en développement sans littoral, notamment dans les institutions chargées des douanes et des frontières, dans les organismes liés au transport en transit ainsi que dans les négociations commerciales, les activités demeurant par conséquent d'une efficacité insuffisante dans ces domaines. La fourniture prévisible d'une assistance technique suffisante, à titre prioritaire, et l'amélioration des services logistiques liés au commerce et au transit ont une importance capitale pour ce qui est de permettre aux pays en développement sans littoral de participer pleinement aux négociations commerciales multilatérales, d'en bénéficier et d'appliquer au mieux les politiques et réglementations visant à faciliter les transports et le commerce et à diversifier leurs exportations. Il convient de tenir particulièrement compte des capacités et besoins propres à chaque pays en développement sans littoral dans les activités de coopération technique et lorsqu'on leur fournit l'appui financier nécessaire pour mettre en œuvre l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

55. Cibles proposées :

a) Simplifier et rationaliser les procédures de passage des frontières, dans l'objectif de réduire de 50 % les retards accumulés dans les ports et aux frontières, d'ici à 2024. Il convient, en particulier, de simplifier les formalités exigées pour le transit international et réduire leur nombre, afin de donner effet au concept de libre circulation à toutes les phases du transit;

b) Réduire de 50 % les coûts de transaction grâce à l'amélioration des installations de transit et de l'efficacité à toutes les étapes du transit;

c) Ouvrir des postes frontière à guichet unique sur tous les axes de transit, au cours des 10 prochaines années;

d) Veiller à la publication et à la mise à jour de toutes les réglementations, formalités et procédures relatives au trafic en transit, conformément à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC.

56. Mesures à prendre par les pays en développement sans littoral :

a) Créer ou renforcer, selon qu'il conviendra, des comités nationaux sur la facilitation du commerce, avec la participation de toutes les parties prenantes, y compris du secteur privé;

b) Appliquer et diffuser les initiatives de facilitation du commerce, telles que l'inspection unique, le guichet unique de présentation des pièces exigées, le

paiement électronique, la transparence et la modernisation des postes frontière et des services douaniers;

c) Mettre en place un système intégré de gestion des formalités aux frontières et s'efforcer d'établir des guichets uniques aux frontières entre pays en développement sans littoral et pays en développement de transit afin de permettre le traitement commun des formalités juridiques et réglementaires, en vue de réduire le délai imposé au passage des frontières, et en utilisant au mieux les instruments de facilitation du commerce mis au point par les organisations internationales pour renforcer les capacités nationales;

d) Veiller à ce que le secteur privé, notamment les partenariats public-privé et les associations professionnelles de transporteurs soient pleinement représentés dans les initiatives et politiques de facilitation du commerce et élaborer les politiques et cadres réglementaires nécessaires pour promouvoir la participation du secteur privé.

57. Mesures à prendre par les pays en développement de transit :

a) Veiller à ce que les initiatives de facilitation du commerce, notamment l'Accord de l'OMC, soient élaborées et appliquées en collaboration avec les pays en développement sans littoral dans tous les domaines pertinents;

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 les transactions électroniques et 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 et remplissant des critères définis à l'avance de profiter d'une simplification des procédures; améliorer la transparence, 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 couloirs de transit et encourager l'application de mesures de facilitation du commerce aux niveaux mondial, régional, sous-régional et sur l'axe Sud-Sud, notamment dans le secteur privé;

d) Utiliser pleinement les instruments de facilitation du commerce mis au point par des organisations internationales en vue de renforcer les capacités nationales et garantir un passage sûr et sans encombre aux frontières, notamment en appliquant effectivement les normes internationales existantes et en suivant les pratiques optimales en matière de transit douanier et de sûreté et sécurité des chaînes de transport;

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

58. Mesures à prendre par les partenaires de développement :

a) Les partenaires de développement et les organisations internationales spécialisées devraient fournir aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique dans le domaine de la facilitation du commerce, conformément à l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC adopté à Bali, de manière à favoriser la mise en œuvre rapide et effective de toutes ses dispositions pertinentes;

b) Appuyer les activités, notamment la facilitation du commerce, visant à simplifier, rationaliser, normaliser et harmoniser les procédures d'importation, d'exportation et de douane, ainsi que le renforcement des capacités humaines nécessaires à cet égard; intégrer les systèmes de gestion axée sur les risques et d'autres principes de gestion des frontières dans les contrôles aux frontières et les procédures de dédouanement; et appuyer la conception et la mise en œuvre de systèmes automatisés et de technologies facilitant le commerce, tels que les systèmes de paiement électroniques, les portails commerciaux nationaux, les systèmes de guichet unique et les comités nationaux de facilitation du commerce.

c) Encourager l'échange d'acquis et de pratiques optimales concernant la facilitation du commerce, et favoriser la mise en place de conditions permettant d'appliquer des régimes multinationaux de garantie du passage en douane, par l'application d'accords internationaux sur le transit ou d'accords fonctionnels régionaux;

d) Améliorer le renforcement des capacités humaines, notamment par des programmes de formation d'agents privés ou publics, entre autres, dans le domaine des douanes, du passage aux frontières et du transport. Les organisations internationales devraient également aider les pays en développement sans littoral à déterminer leurs besoins concernant l'application de l'Accord sur la facilitation des échanges de l'OMC et à mettre en œuvre les mesures pertinentes de facilitation du commerce.

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

59. La création de valeur ajoutée dans les secteurs agricole et manufacturier des pays en développement sans littoral continue de diminuer^c et ils sont encore tributaires de quelques produits d'exportation qui ont souvent une faible valeur ajoutée. Il est donc important que ces pays prennent des mesures susceptibles de promouvoir une transformation structurelle et économique qui permette de réduire l'impact négatif des désavantages géographiques et des chocs externes, d'éliminer la pauvreté, de créer des emplois et, à terme, d'assurer une croissance rapide, durable et profitant à tous. L'accroissement de la valeur ajoutée et la diversification économique sont essentiels pour transformer les structures de l'économie. Le renforcement des capacités et la valorisation des ressources humaines sont également importants pour les pays en développement sans littoral.

60. L'amélioration des capacités de production de ces pays – y compris leur contribution aux chaînes de valeur régionales et mondiales – leur permettrait

^c La création de valeur ajoutée dans l'agriculture a diminué de 23 % en 2001 à 18 % en 2011. La valeur ajoutée manufacturière est tombée de 18 % en 1992 à 12 % en 2011 (A/68/157, par. 6).

d'atteindre un triple objectif, à savoir créer des emplois mieux rémunérés, accroître leurs recettes et réduire leurs exportations de produits pondéreux. Vu leur handicap géographique, les exportations de produits à forte valeur ajoutée et de faible volume sont essentielles pour ces pays. À cet égard, il importe d'accorder la place qui convient au développement de l'industrie, de l'agriculture et du secteur des services, notamment le tourisme, la finance et les technologies de l'information et des communications.

61. L'agriculture joue un rôle essentiel dans beaucoup de pays en développement sans littoral non seulement parce qu'elle assure la sécurité alimentaire mais aussi parce que c'est la principale source de revenu d'une grande partie de la population. 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. Le secteur agricole dans les pays en développement sans littoral souffre d'un manque d'investissements dans les infrastructures physiques (routes, moyens de communication et systèmes d'irrigation) et de technologies permettant de surmonter leurs contraintes géographiques et leurs vulnérabilités particulières. Le rôle important de l'agriculture dans ces pays et la diminution de la valeur ajoutée et de la production vivrière appellent des mesures urgentes, notamment l'amélioration des systèmes de production et de commercialisation, l'amélioration de l'accès des populations rurales, notamment des femmes, au crédit, et la diffusion des technologies novatrices.

62. Pour les pays en développement sans littoral, le secteur des services offre de grandes possibilités de création d'emplois et de diversification de l'économie et des exportations car il est moins vulnérable à la distance géographique et peut contribuer à promouvoir le commerce et le développement. Pour 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 les produits de faible encombrement mais à forte valeur ajoutée et les services tels que le tourisme, l'informatique, la finance et les services bancaires. En outre, un secteur des services dynamique peut avoir des retombées positives sur d'autres secteurs de l'économie, permettant ainsi à ces pays de sauter des étapes de l'industrialisation.

63. La science, la technologie et l'innovation sont déterminantes pour faire reculer la pauvreté, créer des emplois et accélérer le développement des pays en développement sans littoral. Elles le sont encore plus si l'on veut apporter des transformations structurelles et favoriser l'intégration économique et sociale. Les pays en développement sans littoral doivent avoir accès aux nouvelles technologies, aux nouvelles connaissances et aux compétences techniques. Il faut à la fois des politiques nationales appropriées et un soutien international pour encourager le transfert des technologies applicables aux systèmes de transport en transit ainsi que des technologies de l'information et des communications, et pour en faciliter l'accès. L'investissement étranger direct et la coopération internationale jouent un rôle majeur dans le transfert et le développement de ces technologies. Les pays en développement sans littoral devraient encourager l'investissement dans la science, l'innovation et la technologie au service du développement durable.

64. Réunissant l'ensemble des grandes, moyennes, petites et microentreprises ainsi que les entrepreneurs individuels, le secteur privé contribue à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté en renforçant le potentiel productif, en créant des emplois décents et en encourageant l'innovation, la diversification économique et la concurrence, ce qui accroît l'efficacité de la production, la productivité, les recettes en 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 étranger direct. Le secteur privé finance des projets 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 des infrastructures. Les petites et moyennes entreprises occupent une place importante dans le secteur privé des pays en développement sans littoral et sont un moteur de croissance de leur économie.

65. Les objectifs pourraient être les suivants :

a) Inverser la tendance à la baisse de la valeur ajoutée dans les secteurs manufacturier et agricole, de façon à atteindre un taux de croissance positif à l'horizon 2024;

b) Diversifier davantage l'économie et les exportations au cours des 10 prochaines années.

66. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Définir une stratégie de transformation structurelle de leur économie pour accroître le recours à la science, à la technologie et à l'innovation, la diversification des exportations, la productivité, l'efficacité et la compétitivité dans les secteurs agricole, manufacturier et des services, notamment le tourisme;

b) Encourager l'innovation, la création d'entreprises et l'utilisation de la technologie, ainsi que la formation de partenariats publics et privés efficaces pour recenser et surmonter les contraintes qui pèsent sur l'agriculture, les services et le développement industriel;

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

d) Promouvoir la productivité agricole en investissant dans les semences, les engrais et les moyens de transport et de commercialisation, tout en luttant contre la dégradation des sols, la sécheresse et la désertification;

e) Attirer et retenir les investissements étrangers directs, en particulier dans les secteurs qui offrent des possibilités de création de valeur ajoutée et de formation de liens en amont et en aval;

f) Aider les éleveurs et les petits exploitants agricoles, notamment les femmes, à se tourner progressivement vers des produits à forte valeur ajoutée, en privilégiant l'accès aux ressources productives, notamment aux terres, aux

connaissances spécialisées et à la technologie, ainsi qu'à l'aide financière et technique, sans pour autant négliger, entre autres, la spécialisation, les avantages concurrentiels, les conditions du marché et l'état des infrastructures;

g) Prendre des mesures pour moderniser le secteur des services en renforçant les liens entre les intermédiaires financiers, les industries créatives et les services commerciaux, juridiques et techniques, ainsi qu'en leur sein;

h) Promouvoir l'investissement dans les solutions novatrices qui tirent parti des technologies modernes, rentables et adaptées sur le plan local, en mettant l'accent sur les secteurs tels que l'agriculture, les transports, l'information et les communications, la finance, l'énergie, la santé, l'approvisionnement en eau et l'assainissement, et l'éducation;

i) Créer des pôles industriels tels que 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;

j) 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;

k) 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;

l) 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 des conditions macroéconomiques qui peuvent faciliter le développement du secteur privé.

67. Les partenaires de développement devraient :

a) Fournir un appui financier et technique renforcé aux secteurs agricole, industriel et des services de façon à honorer l'engagement qu'ils ont pris d'assurer la sécurité alimentaire mondiale et un développement agricole durable, à accroître la valeur ajoutée et à créer des emplois;

b) Contribuer aux mesures visant à renforcer les institutions nationales et régionales, et promouvoir le partage des technologies novatrices, des connaissances scientifiques, du savoir-faire technique et des meilleures pratiques;

c) Aider les pays en développement sans littoral à améliorer et accroître leur production agricole et industrielle, et à améliorer les filets de sécurité alimentaire et économique ainsi que l'accès aux marchés, au crédit et à l'assurance et autres outils d'atténuation des risques;

d) Fournir aux pays en développement sans littoral un appui technique qui leur permette de former des partenariats efficaces qui sont nécessaires pour le renforcement des capacités et l'amélioration de la durabilité et de la qualité, ainsi que pour le développement sectoriel, notamment le tourisme. En particulier, les partenaires de développement devraient offrir des incitations et une marge de manœuvre qui encouragent et aident leurs propres entreprises à s'implanter dans les pays en développement sans littoral et à collaborer avec les entreprises locales;

e) Fournir un appui financier et technique aux pays en développement sans littoral pour les aider à améliorer leur capacité de résistance et de réponse aux chocs externes, notamment au titre des mesures de protection sociale, de la diversification des produits et des marchés et autres stratégies d'atténuation des risques;

f) Soutenir la création de pépinières d'entreprises technologiques et d'organismes de recherche dans les pays en développement sans littoral, et notamment l'entrée en fonction intégrale du Groupe de réflexion international sur ces pays;

g) 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;

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

Priorité 5 : intégration et coopération régionales

68. 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 politiques réglementaires communes, prévoir la coopération des services de contrôle des frontières et harmoniser les procédures douanières afin de mieux pénétrer les marchés régionaux.

69. Il faut promouvoir l'intégration régionale de façon à élargir la coopération entre les pays à d'autres domaines que le commerce et la facilitation du commerce, en y incluant l'investissement, la recherche et le développement, ainsi que 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, ce qui permettra 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.

70. 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.

71. 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 de garantie de douane prévoyant un traitement préférentiel pour les pays en développement sans littoral afin de les aider à surmonter leurs contraintes géographiques.

72. Les partenaires de développement devraient :

a) Appuyer sur le plan financier et technique, notamment dans le cadre des programmes régionaux d'aide pour le commerce, 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 mettant en œuvre de grands projets et des accords de transport régionaux pour faciliter les mouvements transfrontières de marchandises et de personnes;

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.

Priorité 6 : nouveaux problèmes

73. La croissance économique et le bien-être social des pays en développement sans littoral restent très vulnérables aux chocs économiques externes et aux multiples difficultés auxquelles se heurte la communauté internationale.

74. Les changements climatiques, la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse sont des problèmes de portée mondiale qui continuent de faire gravement obstacle au développement durable de tous les pays, en particulier des pays en développement, et qui posent des problèmes particuliers pour les pays en développement sans littoral car ils sont généralement situés dans des régions arides et montagneuses où les effets des changements climatiques, de la désertification et de la dégradation des sols sont plus marqués^d. Les pays en développement sans littoral subissent également des catastrophes naturelles telles que sécheresses, températures extrêmes et débâcles glaciaires, contre lesquelles ils ont très peu de moyens d'adaptation et d'atténuation des effets. Il faut redoubler d'efforts pour réduire les risques de catastrophe et les pertes qu'elles causent et mettre en œuvre le Cadre d'action de Hyogo pour 2005-2015 : pour des nations et des collectivités résilientes face aux catastrophes, ainsi que le mécanisme qui le remplacera.

75. 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 pour atténuer l'impact des chocs externes;

^d Environ 54 % des terres des pays en développement sans littoral sont classées comme arides et 60 % de leur population vit dans des zones arides (pourcentage calculés à partir des données du Programme des Nations Unies pour l'environnement).

c) Formuler des stratégies et des plans d'action nationaux pour lutter contre les changements climatiques, la désertification, la dégradation des sols, la sécheresse et les débâcles glaciaires, et réduire les risques de catastrophe de manière globale afin d'intégrer des mesures d'adaptation par type de terres dans leurs plans nationaux de développement;

d) Promouvoir une gestion durable des terres et des forêts et la remise en état des sols dégradés afin de lutter contre la désertification, la dégradation des sols et la sécheresse;

e) Accroître la résilience des systèmes socioéconomiques et écologiques, notamment par une diversification de l'économie, la création de valeur ajoutée et une gestion durable des ressources naturelles;

f) Mettre en place des infrastructures durables et résilientes;

g) Renforcer la collecte de données destinées aux systèmes d'alerte rapide et les capacités institutionnelles et recourir davantage aux démarches multipartites pour mieux comprendre les risques et renforcer la résilience à tous les niveaux, et renforcer la coopération régionale pour réduire davantage les effets des catastrophes transfrontières et mieux s'y adapter;

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

i) 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.

76. 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, pour renforcer leur capacité de faire face aux conséquences des crises économiques;

b) 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, de mettre les terres en valeur et de réduire les risques de catastrophe;

c) S'attacher en priorité à fournir un appui financier et technique adéquat aux pays en développement, dans le cadre du Fonds spécial pour les changements climatiques;

d) Apporter un appui financier et technique en faveur de la promotion des mesures de protection sociale destinées aux populations vulnérables;

e) Fournir un appui scientifique et technologique ainsi qu'une aide au renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral afin d'améliorer leur résilience.

Priorité 7 : moyens de mise en œuvre

77. Dans le cadre de leurs activités visant à assurer une croissance soutenue et un développement durable, les pays en développement sans littoral se heurtent essentiellement au manque de ressources financières et de capacités. Ils ont besoin de financements prévisibles et fiables, provenant de toutes les sources disponibles, y compris les capitaux d'origine nationale, l'aide publique au développement et les investissements étrangers directs.

78. Tout pays est au premier chef responsable de son développement et de ses progrès. Bien que les pays en développement sans littoral s'efforcent de mobiliser leurs ressources internes pour mettre en place des infrastructures et des installations de transit et promouvoir le développement socioéconomique en général, ils manquent cruellement de ressources, de moyens techniques et de capacités. C'est pourquoi les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins doivent mobiliser efficacement des ressources suffisantes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de leurs frontières.

79. L'assistance financière et technique ciblée des partenaires de développement, de l'ONU et d'autres organisations internationales et régionales ainsi que des pays émergents et des acteurs du secteur privé doit compléter les efforts faits par les pays en développement sans littoral pour créer et entretenir des systèmes de transport en transit efficaces, s'intégrer dans l'économie mondiale, transformer la structure de leur économie et améliorer leurs capacités de production.

80. L'aide publique au développement reste la principale source de financement extérieur pour nombre de pays en développement sans littoral. Il est essentiel que les pays en développement sans littoral puissent compter sur l'aide régulière des partenaires de développement et des organisations multilatérales dans le cadre de l'action qu'ils mènent en faveur du développement durable et de la réduction de la pauvreté.

81. 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, en améliorant les institutions chargées du contrôle des frontières et la réglementation, et en renforçant les capacités. Elle joue également un rôle important en permettant aux pays en développement sans littoral de s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales et régionales ou d'y progresser.

82. La coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire ont un grand rôle à jouer dans l'accélération de la croissance et du développement des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit car elles contribuent au renforcement des capacités humaines et productives, à l'apport d'une aide 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 pratiques optimales. Il faut continuer de renforcer la coopération Sud-Sud, étant entendu qu'elle ne saurait se substituer à la coopération Nord-Sud mais devrait plutôt la compléter.

83. Les flux internationaux de capitaux privés, notamment les investissements étrangers directs, ont un rôle de catalyseur à jouer pour favoriser le développement durable et l'élimination de la pauvreté/la croissance économique et la réduction de la pauvreté dans les pays en développement sans littoral grâce à la mise en place ou au renforcement des capacités de production, à la croissance des exportations, au transfert de technologies, à la diffusion des procédés de fabrication, des connaissances en matière de gestion et des capitaux, à la création de richesse et à l'ouverture de nouveaux marchés pour des produits et services à forte valeur ajoutée. 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.

84. 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 sur la facilitation du transit et du commerce, notamment l'Accord de l'Organisation mondiale du commerce sur la facilitation des échanges; 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.

85. Les objectifs pourraient être les suivants :

a) Accroître sensiblement les ressources intérieures consacrées à la transformation de l'économie et au renforcement des capacités de production, notamment l'infrastructure de transport en transit;

b) Maintenir la tendance à la hausse de l'aide publique au développement destinée aux pays en développement sans littoral.

86. Les pays en développement sans littoral devraient :

a) Continuer de s'employer à accroître la mobilisation des ressources nationales, par le renforcement de la base économique, la réforme de la politique fiscale et la promotion de la transparence, de la bonne gouvernance et du renforcement des institutions;

b) Accroître leur participation à des mécanismes d'intégration bilatéraux et régionaux dans le cadre de la coopération Sud-Sud et, s'il y a lieu, de la coopération triangulaire;

c) Élaborer une politique nationale visant à attirer des investissements étrangers directs plus diversifiés grâce à l'instauration d'un climat favorable, de façon à améliorer les capacités productives et l'infrastructure de transport en transit et à créer les maillons manquants qui relieront les pays en développement sans littoral au réseau régional;

d) Recenser les domaines d'investissement prioritaires pour encourager la formation de partenariats public-privé, notamment pour le développement des infrastructures;

e) Chercher à augmenter l'assistance technique et l'appui qu'ils reçoivent 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;

f) Utiliser le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral pour le partage des données d'expérience, des connaissances, des travaux de recherche et d'autres ressources sur les questions liées au commerce, au transit, au transport et au renforcement des capacités. Ceux qui ne l'ont pas encore fait devraient ratifier l'Accord multilatéral portant création d'un groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral.

87. Les partenaires de développement devraient :

a) Aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs institutions et à mettre en œuvre et consolider la politique fiscale, les réformes administratives et les mesures réglementaires, en vue de renforcer la base de ressources nationales;

b) Aider les pays en développement sans littoral à améliorer leurs moyens de production et de commercialisation, à tirer parti des possibilités du commerce mondial, à mettre en place des facilités de transit simples et efficaces et à diversifier leur économie et leurs produits;

c) Maintenir la tendance à la hausse de l'aide publique au développement versée au pays en développement sans littoral, en tenant compte de leurs priorités nationales;

d) Assurer l'application effective des engagements pris dans le Consensus de Monterrey, en particulier ses paragraphes 41 à 43, 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;

e) Fournir aux pays en développement sans littoral une aide adéquate pour le commerce, notamment pour l'infrastructure liée au commerce qui fait partie intégrante des efforts de facilitation des échanges, tout en renforçant le caractère régional de l'aide pour le commerce afin de promouvoir l'intégration commerciale des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit;

f) 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 de capital-investissement, de capital-risque et autres instruments de prêt, des initiatives et des services, en particulier pour les projets d'infrastructure;

g) 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;

h) Fournir une assistance technique et un soutien aux pays en développement sans littoral pour les aider à renforcer leurs capacités institutionnelles et humaines, de sorte qu'ils soient plus à même d'attirer les investissements étrangers directs et de négocier en faveur d'une éthique de l'investissement et d'investissements à caractère social;

i) Aider les pays en développement sans littoral à adhérer aux conventions et accords internationaux pertinents;

j) Fournir une assistance technique et un appui financier au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral en tenant compte de leurs priorités nationales. Le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales et les autres organisations compétentes doivent également accorder la priorité voulue à ces pays pour l'appui au renforcement des capacités dans tous les domaines relevant de leur compétence;

k) Renforcer la coopération Sud-Sud et la coopération triangulaire dans les domaines du transport en transit et du développement des capacités de production, ainsi que pour accroître la participation des pays en développement sans littoral à des mécanismes d'intégration bilatéraux et régionaux.

VI. Mise en œuvre, suivi et évaluation

88. Il faudra mettre en place des mécanismes efficaces pour la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation aux niveaux national, sous-régional, régional et mondial, selon que de besoin. 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 à prendre pour, notamment, améliorer les processus de transit, développer l'infrastructure nécessaire et établir des relations de collaboration avantageuses pour tous. Pour leur part, les partenaires de développement doivent honorer l'engagement qu'ils ont pris d'assurer la bonne mise en œuvre du présent programme d'action.

89. Au niveau national, les pays intègrent le nouveau programme d'action dans leurs stratégies de développement nationales et sectorielles afin d'en assurer la bonne mise en œuvre. Des comités de coordination nationaux sont créés, s'il y a lieu. 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 groupes de réflexion, la société civile et les médias. Les organismes des Nations Unies dans chaque pays appuient les activités de suivi et de contrôle du programme d'action au niveau national.

90. Aux niveaux sous-régional et régional, le suivi et l'évaluation s'effectuent dans le cadre des processus intergouvernementaux. Les organisations régionales et sous-régionales, y compris les communautés économiques régionales et les banques régionales de développement, en coordination avec le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et les commissions régionales, intègrent la mise en œuvre du présent programme d'action dans leurs programmes pertinents et élaborent et mettent en œuvre des projets prioritaires, notamment, au titre du développement de l'infrastructure afin d'améliorer le maillage et les initiatives de facilitation du commerce. Les commissions régionales 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.

91. Au niveau mondial, l'Assemblée générale procède chaque année à un examen de la mise en œuvre du présent programme d'action au moyen de rapports annuels du Secrétaire général et de dialogues thématiques interactifs lors des séances plénières semestrielles de l'Assemblée, avec la participation active de la société civile et du secteur privé. Le Conseil économique et social effectue un examen thématique biennal des grandes questions thématiques afin de veiller au suivi coordonné de la mise en œuvre du programme d'action. 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 programme d'action, avec la participation active de la société civile et du secteur privé. 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.

92. Conformément au mandat que lui a confié l'Assemblée générale, 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 mène des activités de plaidoyer 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.

93. La mise en œuvre du présent programme d'action exige également des efforts tant individuels que concertés de la part des organismes et organes des Nations Unies et des organisations internationales et régionales compétentes, y compris les commissions régionales, la CNUCED, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), le Centre du commerce international, l'Union internationale des télécommunications, l'Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, le secrétariat de la Convention des Nations Unies sur la lutte contre la désertification, le Programme des Nations Unies pour l'environnement, l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, l'OMC, la Banque mondiale, l'Organisation mondiale des douanes, l'Union internationale des transports routiers, la Chambre internationale de commerce, le Bureau des Nations Unies pour la coopération Sud-Sud, les banques régionales de développement, les communautés économiques régionales et les autres organisations régionales et sous-régionales. Ces organisations sont invitées à répondre en priorité aux demandes adressées par les pays en développement sans littoral pour qu'elles leur fournissent, de façon coordonnée et cohérente, dans le cadre de leurs mandats respectifs, des ressources financières, une assistance technique et un appui au renforcement des capacités au titre de la mise en œuvre du présent programme d'action.

94. Le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, en collaboration avec la Division de statistique du Département des affaires économiques et sociales du Secrétariat de l'ONU, l'indice de développement humain du PNUD, 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 présent 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.

95. 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. Elle est également invitée à envisager de convoquer vers la fin de la décennie une troisième conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral afin de faire le bilan complet de la mise en œuvre du présent Programme d'action et de décider des mesures à prendre.

Annexe II**Liste des documents examinés pendant la session**

<i>Cote</i>	<i>Titre ou description</i>
A/CONF.225/PC/6	Ordre du jour provisoire
A/CONF.225/PC/7 et Add.1	Note du Secrétariat sur l'accréditation des organisations du secteur privé et de la société civile pour la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral
A/CONF.225/PC/L.4	Projet de Programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral pour la Décennie 2014-2024
A/CONF.225/PC/INF/2	Liste provisoire des participants
