



Conseil économique et social

Distr. générale
8 mars 2016

Français
Original: anglais

Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique

Soixante-douzième session

Bangkok, 15-19 mai 2016

Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire*

Organe spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les pays insulaires en développement du Pacifique: questions de développement intéressant les pays en développement sans littoral

Mise en œuvre régionale du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024

Note du secrétariat

Résumé

Dans le Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, les organisations régionales et sous-régionales, les organes directeurs des organismes des Nations Unies et les organisations internationales étaient invités à intégrer ce Programme dans leurs programmes de travail. Dans sa résolution 71/3, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) prie la Secrétaire exécutive d'intégrer le Programme d'action de Vienne dans le programme de travail de la Commission, selon qu'il conviendrait et dans les limites du mandat qui lui était assigné, et de soumettre des rapports analytiques annuels sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne.

S'agissant de sa mise en œuvre régionale, le Programme d'action de Vienne a été largement intégré au programme de travail de la Commission. Celle-ci a recensé trois grandes difficultés qui se posent aux pays en développement sans littoral: a) le manque de ressources humaines et financières; b) le manque de capacités techniques et institutionnelles; et c) le manque d'appui politique et de soutien aux politiques. Des activités pertinentes sont menées pour faire face à ces difficultés de manière globale et veiller à la bonne réalisation de la feuille de route régionale pour la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, conformément à la résolution E/ESCAP/71/2. À l'échelon national, ces activités consistent à appuyer l'élaboration de politiques, la mise en œuvre du programme et la coordination des parties prenantes. Aux niveaux sous-régional et régional, un appui est apporté aux travaux analytiques, au réseautage, au partage des connaissances, à la coopération en matière de transport en transit et à l'intégration régionale.

Le présent rapport dresse d'abord un bilan de la situation actuelle des pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique au regard des principaux indicateurs macroéconomiques et de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Il examine ensuite les progrès accomplis par ces pays dans la mise en œuvre des différents aspects du Programme d'action de Vienne. Enfin, le rapport met en lumière certaines activités menées par le secrétariat pour appuyer le renforcement des capacités dans les pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique.

L'Organe spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les pays insulaires en développement du Pacifique souhaitera peut-être donner au secrétariat des orientations sur la manière dont il peut aider les pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique, en coopération avec leurs partenaires de développement et d'autres organismes internationaux, à mettre en œuvre le Programme d'action de Vienne et à renforcer leurs capacités afin de prendre des mesures de politique générale leur permettant de répondre d'une manière plus cohérente aux besoins et aux difficultés qui leur sont propres en matière de développement.

* E/ESCAP/72/L.1.

I. Introduction

1. Consciente des vulnérabilités et des problèmes particuliers des pays en développement sans littoral en matière de développement, la communauté internationale a adopté des programmes d'action destinés à les aider lors de conférences successives des Nations Unies. En 2003, la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs, et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit a adopté le Programme d'action d'Almaty: répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit, qui a été suivi, en 2014, du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024.

2. Le Programme d'action de Vienne comporte, d'une part, des diagnostics complets et des recommandations spécifiques quant aux politiques permettant de surmonter les difficultés structurelles qui entravent le développement des pays en développement sans littoral; il vise, d'autre part, à établir des partenariats solides fondés sur l'engagement commun des pays et de leurs partenaires de développement à prendre des mesures concrètes dans les domaines définis par chacune des priorités d'action du Programme.

3. Les problèmes particuliers des pays en développement sans littoral sont liés à leur absence d'accès territorial direct à la mer, ainsi qu'à leur isolement et à leur éloignement des marchés mondiaux. Les coûts de transport élevés dus aux longues distances pour atteindre les ports maritimes les plus proches, les procédures de transit contraignantes et l'insuffisance des infrastructures affaiblissent le potentiel de compétitivité et de croissance économique de ces pays. Le Programme d'action de Vienne met donc l'accent sur des mesures destinées à relier les pays en développement sans littoral au reste du monde.

4. Le présent rapport dresse d'abord un bilan de la situation actuelle des pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique au regard des principaux indicateurs macroéconomiques et de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement. Il examine ensuite les progrès accomplis par ces pays dans la mise en œuvre des différents aspects du Programme d'action de Vienne. Enfin, il met en lumière certaines activités menées par le secrétariat pour appuyer le renforcement des capacités dans les pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique.

II. Situation des pays en développement sans littoral de l'Asie-Pacifique

5. Cette section présente certaines données macroéconomiques et des informations sur la réalisation des indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement dans les pays en développement sans littoral de l'Asie et du Pacifique.

A. Croissance économique

6. Le tableau 1 montre qu'au cours des cinq dernières années, les pays en développement sans littoral de la région ont connu un taux de croissance moyen de 5,3 %, légèrement inférieur à celui de l'ensemble des pays en

développement de l'Asie-Pacifique. Ce taux de croissance est bien plus faible que dans les années 2000, où il s'élevait à plus de 8 % en moyenne. Il reste toutefois considérablement plus élevé que dans les années 1990, période de troubles économiques pour les nouvelles républiques de l'Asie centrale suite à la dissolution de l'Union soviétique.

Tableau 1
Taux de croissance annuels moyens sur cinq ans des pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique, 1991-2015

	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
Asie de l'Est					
Mongolie	-2,8	2,8	6,5	6,5	10,2
Asie centrale					
Arménie	-12,0	5,1	12,6	3,8	4,3
Azerbaïdjan	-16,0	7,1	13,1	16,4	2,2
Kazakhstan	-9,3	2,5	10,4	6,2	4,8
Kirghizistan	-12,7	5,6	3,8	4,4	4,6
Tadjikistan	-17,6	0,0	9,7	6,5	5,6
Turkménistan	-8,8	4,5	5,1	10,4	10,8
Ouzbékistan	-4,1	3,9	5,5	8,5	7,7
Asie du Sud					
Afghanistan	-4,6	-5,1	13,6	9,4	5,8
Bhoutan	3,8	7,0	7,9	9,5	5,3
Népal	5,2	4,8	3,5	4,5	4,0
Asie du Sud-Est					
République démocratique populaire lao	6,2	6,2	6,3	8,0	7,5
Économies en développement	6,9	5,8	7,3	7,6	5,4
Économies en développement sans littoral	-7,9	3,8	8,5	8,1	5,3

Note: Les chiffres du produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché en dollars des États-Unis de 2010 (aux prix de 2005) ont été utilisés comme coefficient de pondération pour calculer les taux de croissance agrégés. Lorsque les données d'un pays n'étaient pas disponibles, la pondération des autres pays a été revue à la hausse pour que le total s'élève à 100 pour cent.

B. Inflation

7. Le tableau 2 montre une réduction marquée du taux d'inflation des pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique entre la période 2006-2010 et la période 2011-2015, cette dernière se caractérisant par une inflation supérieure de seulement 1,3 point de pourcentage à celle de l'ensemble des pays en développement de la région. De manière générale, le taux d'inflation a diminué au fil du temps dans les pays sans littoral de la région. Entre 2011 et 2015, seuls deux pays – la Mongolie et l'Ouzbékistan – ont connu des taux d'inflation (légèrement) supérieurs à 10 %, contre six pays pour la période 2006-2010.

Tableau 2
Taux d'inflation annuels moyens sur cinq ans des pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique, 1991-2015

	1991-1995	1996-2000	2001-2005	2006-2010	2011-2015
Asie de l'Est					
Mongolie	..	18,8	6,4	11,4	11,2
Asie centrale					
Arménie	..	32,5	3,0	4,0	5,4
Azerbaïdjan	478,4	42,0	3,0	11,2	3,7
Kazakhstan	..	39,2	8,1	10,2	6,6
Kirghizistan	..	25,3	6,8	10,1	8,2
Tadjikistan	..	..	18,0	11,3	7,1
Turkménistan	1 419,6	216,9	8,0	7,2	5,6
Ouzbékistan	537,7	77,7	19,2	12,6	10,8
Asie du Sud					
Afghanistan	..	..	..	9,5	6,1
Bhoutan	11,3	8,4	-1,7	5,6	8,4
Népal	11,3	7,9	3,3	8,1	9,2
Asie du Sud-Est					
République démocratique populaire lao	13,9	49,7	13,7	5,2	5,7
Économies en développement	37,3	18,8	6,1	5,5	5,4
Économies en développement sans littoral	657,4	92,4	8,3	9,8	6,7

Note: Les chiffres du produit intérieur brut (PIB) aux prix du marché en dollars des États-Unis de 2010 (aux prix de 2005) ont été utilisés comme coefficient de pondération pour calculer les taux de croissance agrégés. Lorsque les données d'un pays n'étaient pas disponibles, la pondération des autres pays a été revue à la hausse pour que le total s'élève à 100 pour cent.

C. Objectifs du Millénaire pour le développement

8. Bien que l'année 2015 soit déjà passée et que le Programme de développement durable à l'horizon 2030 ait succédé aux objectifs du Millénaire pour le développement, il faut attendre que les données relatives aux indicateurs pour 2015 soient disponibles pour procéder à une évaluation définitive de la réalisation des objectifs du Millénaire. Les données correspondant à la période 2012-2014 étant néanmoins disponibles pour la plupart des indicateurs au moment de la rédaction de ce rapport, il reste pertinent de suivre la réalisation escomptée de ces indicateurs par les pays en développement sans littoral de la région. Un tel exercice est également intéressant dans le cadre du Programme 2030, qui reprend les objectifs du Millénaire qui n'ont pas encore été atteints.

9. Le paragraphe 16 du Programme 2030 énonce ce qui suit:

« Nous nous engageons de nouveau à réaliser pleinement tous les objectifs du Millénaire, y compris ceux pour lesquels du retard a été pris, notamment en fournissant une aide ciblée et renforcée aux pays les moins avancés et aux autres pays en situation particulière, compte tenu des programmes d'aide les concernant. Le nouveau Programme s'inscrit dans le prolongement des objectifs du Millénaire pour le

développement et vise à réaliser ce que ceux-ci n'ont pas permis de faire, en particulier pour les groupes les plus vulnérables. »

10. Les tableaux 3 et 4 portent sur la réalisation de certains indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement dans les 12 pays en développement sans littoral de la région. Les indicateurs retenus sont ceux pour lesquels ces pays disposent d'un maximum de données. La publication intitulée *Making It Happen: Technology, Finance and Statistics for Sustainable Development in Asia and the Pacific*, parue en 2015 dans la collection *Asia-Pacific Regional Millennium Development Goals Report series*, explique la méthodologie employée pour élaborer les projections présentées dans ces tableaux.

Tableau 3

Réalisation escomptée de certains indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement par les pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique – Par indicateur

Objectif	Indicateur	Pourcentage de pays			Nombre de pays pour lesquels des données sont disponibles
		À l'horizon 2015	Entre 2016 et 2030	Après 2030	
1	Pourcentage de la population vivant avec moins de 1,25 dollar par jour	100	0	0	9
	Pourcentage de la population n'atteignant pas le niveau minimal d'apport calorique	50	38	13	8
	Taux de prévalence de l'insuffisance pondérale chez les enfants de moins de cinq ans	38	25	38	8
2	Pourcentage d'écoliers commençant la première année scolaire dans l'enseignement primaire et achevant la cinquième	67	22	11	9
	Taux de scolarisation net dans l'enseignement primaire	44	11	44	9
	Taux d'achèvement du cycle primaire (pour les deux sexes)	100	0	0	8
3	Pourcentage de femmes dans les parlements nationaux	0	60	40	10
	Rapport filles/garçons dans l'enseignement primaire	100	0	0	10
	Pourcentage de femmes salariées dans le secteur non agricole	50	25	25	8
4	Taux de mortalité infantile	42	33	25	12
	Taux de mortalité des enfants de moins de cinq ans	50	25	25	12
5	Taux de mortalité maternelle	25	25	50	12
	Pourcentage d'accouchements assistés par du personnel qualifié	42	8	50	12
	Taux d'accès aux soins prénatals (au moins une visite)	64	18	18	11
6	Taux de prévalence de la tuberculose	100	0	0	11
7	Pourcentage de la population utilisant des infrastructures d'assainissement améliorées	33	17	50	12
	Pourcentage de la population utilisant une source d'eau potable améliorée	78	22	0	9

Source: Calculs de la CESAP fondés sur la base de données des Nations Unies sur les objectifs du Millénaire pour le développement (consultée en mars 2016) et la base de données de la Banque mondiale sur la pauvreté et les inégalités pour les indicateurs liés à la pauvreté relatifs à l'objectif du Millénaire 1 (consultée en mai 2015).

Tableau 4
Réalisation escomptée de certains indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement par les pays en développement sans littoral de la région Asie-Pacifique – Par pays

<i>Pays en développement sans littoral</i>	<i>Pourcentage des indicateurs retenus</i>			<i>Nombre d'indicateurs pour lesquels des données sont disponibles</i>
	<i>À l'horizon 2015</i>	<i>Entre 2016 et 2030</i>	<i>Après 2030</i>	
Pays les moins avancés				
Afghanistan	27	36	36	11
Bhoutan	60	13	27	15
République démocratique populaire lao	53	24	24	17
Népal	60	27	13	15
Autres pays				
Arménie	69	0	31	16
Azerbaïdjan	47	27	27	15
Kazakhstan	77	8	15	13
Kirghizistan	53	20	27	15
Mongolie	73	13	13	15
Tadjikistan	40	40	20	15
Turkménistan	60	10	30	10
Ouzbékistan	54	15	31	13

Source: Calculs de la CESAP fondés sur la base de données des Nations Unies sur les objectifs du Millénaire pour le développement et la base de données de la Banque mondiale sur la pauvreté et les inégalités pour les indicateurs liés à la pauvreté relatifs à l'objectif du Millénaire 1 (consultées en mars 2016).

Note: Indicateurs retenus pour les objectifs du Millénaire 1 à 7.

11. Le tableau 3 montre le pourcentage de pays en développement sans littoral devant atteindre les cibles fixées pour chacun des indicateurs relatifs aux objectifs du Millénaire pour le développement retenu, à l'horizon 2015, entre 2016 et 2030, ou après 2030. Une grande partie des pays en développement sans littoral étaient censés atteindre les cibles des indicateurs suivants à l'horizon 2015: le pourcentage de la population vivant avec moins de 1,25 dollar par jour (100 %), le taux d'achèvement du cycle primaire pour les deux sexes (100 %), le rapport filles/garçons dans l'enseignement primaire (100 %), le taux de prévalence de la tuberculose (100 %) et le pourcentage de la population utilisant une source d'eau potable améliorée (78 %).

12. Les objectifs du Millénaire pour le développement qui exigent la plus grande attention sont les objectifs 4, « Réduire la mortalité infantile » et 5, « Améliorer la santé maternelle ». Comme le montre le tableau 3, pour ces objectifs, le pourcentage de pays censés atteindre les cibles fixées pour les indicateurs présentés dans le tableau à l'horizon 2015 s'élève à seulement 44 % en moyenne. En outre, le pourcentage de pays devant atteindre ces cibles au cours de la période couverte par le Programme 2030 est de 22 % seulement, tandis que les 34 % restants sont censés les atteindre après 2030. Ces deux objectifs, ainsi que la question de l'assainissement, exigent

l'attention immédiate des pays en développement sans littoral et de leurs partenaires de développement dans le cadre de la mise en œuvre du Programme 2030.

13. Le tableau 4 présente le pourcentage des indicateurs du tableau 3 que chaque pays est censé atteindre. Les pays en développement sans littoral devant réaliser le plus grand nombre d'indicateurs à l'horizon 2015 étaient le Kazakhstan (77 %), la Mongolie (73 %), l'Arménie (69 %), le Bhoutan (60 %), le Népal (60 %) et le Turkménistan (60 %). En moyenne, les pays en développement sans littoral qui font partie des pays les moins avancés étaient censés atteindre un pourcentage d'indicateurs moindre que les autres pays à l'horizon 2015, mais la différence n'est pas très marquée.

III. Progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne

14. Le Programme d'action de Vienne définit 21 objectifs spécifiques assortis de délais, 23 mesures à prendre par les pays en développement sans littoral, 9 mesures pour les pays en développement de transit, 25 mesures à prendre conjointement par les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit et 30 mesures pour les partenaires de développement.

15. La publication annuelle intitulée *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report* suit les progrès accomplis par les pays en développement sans littoral de l'Asie s'agissant de trois indicateurs, retenus parce qu'ils correspondent à des aspects importants du Programme d'action de Vienne: le temps de transport des marchandises entre le principal pôle d'activité commerciale du pays et un navire dans le port maritime le plus proche; l'indice de concentration des exportations; et le nombre d'abonnés à l'Internet fixe à haut débit pour 100 habitants. Le premier indicateur mesure les progrès accomplis dans la réalisation du premier objectif du Programme d'action de Vienne, qui vise à promouvoir l'accès effectif à la mer des pays en développement sans littoral, à un coût abordable et sans entrave, par tous les moyens de transport. Le deuxième indicateur traduit les progrès dans la réalisation du cinquième objectif, destiné à encourager la croissance et accroître la participation aux échanges à l'échelle mondiale, par la transformation structurelle 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. Enfin, le troisième indicateur porte sur un élément important de la deuxième priorité du Programme d'action de Vienne, relative au développement et à l'entretien des infrastructures.

16. Chaque pays en développement sans littoral fait face à un ensemble de défis et de priorités qui lui sont propres. Les stratégies et les politiques visant à remédier aux désavantages découlant de l'absence de littoral doivent s'attaquer aux différents obstacles qui, dans chaque pays, entravent l'accès aux marchés mondiaux, et traiter des problèmes particuliers que rencontre la région en matière d'intégration des marchés.

17. Quatre pays de la région Asie-Pacifique font partie de la catégorie des pays les moins avancés et de celle des pays en développement sans littoral: l'Afghanistan, le Bhoutan, le Népal et la République démocratique populaire lao. Ces quatre pays font face à des défis d'une nature différente, davantage liés à leur statut de pays les moins avancés qu'à leur enclavement. Le Bhoutan, le Népal et la République démocratique populaire lao dépendent tous très largement des pays voisins. L'Inde est le premier partenaire

commercial du Bhoutan et du Népal, tandis que la République démocratique populaire lao a pour principaux partenaires commerciaux la Thaïlande, le Viet Nam et, de plus en plus, la Chine. Ces quatre pays en développement sans littoral entretiennent d'assez bonnes relations avec les pays côtiers voisins, ce qui limite les coûts de transport mais les place dans une position de faiblesse pour toute forme de négociation.

18. Le Programme d'action de Vienne a défini six domaines d'action prioritaires autour desquels s'articuleront des mesures en faveur des pays en développement sans littoral au cours de la décennie. Les cinq premières priorités sont évoquées ci-après.

A. Questions fondamentales de politique en matière de transit

19. Les pays en développement sans littoral dépendent surtout des modes de transport terrestres (routier et ferroviaire) pour accéder aux marchés régionaux et mondiaux. Ces modes de transport rencontrent toutefois de nombreux obstacles physiques et non physiques, notamment aux points de franchissement des frontières: l'insuffisance des infrastructures, la complexité et la lourdeur des formalités et procédures, les droits d'entrée ou de transit élevés et multiples, le manque de coordination entre les autorités de contrôle et les différentes parties prenantes, la diversité des normes techniques pour les moyens de transport, les conditions restrictives d'obtention de visa pour les conducteurs et les équipages, et l'incompatibilité des horaires de travail aux postes frontières.

20. La distance entre le pays considéré et le littoral est un facteur clé pour mesurer les progrès accomplis. Cependant, les pays en développement sans littoral, parce qu'ils dépendent des bons rapports politiques transfrontaliers et qu'ils doivent pouvoir compter sur les infrastructures, les pratiques administratives, la paix et la stabilité des pays de transit voisins, n'ont aucune marge de manœuvre et leurs résultats en matière de développement humain s'en ressentent.

21. S'agissant du nombre de jours moyen que demande le transport des marchandises entre le pays et le port maritime le plus proche, les données montrent un écart croissant entre les résultats de l'Afghanistan, du Bhoutan et du Népal et le point de référence. Dans le cas du Bhoutan et du Népal, cet écart s'explique par la tendance à la baisse de cet indicateur dans les pays de référence. En Afghanistan, le temps de transport a augmenté avec le temps, surtout entre 2013 (73 jours) et 2015 (86 jours). Comme le fait remarquer la publication intitulée *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2015: Building Productive Capacities to Overcome Structural Challenges*, le pays en développement sans littoral ayant réussi à réduire au maximum le temps de transport de ses marchandises vers le port maritime le plus proche est la République démocratique populaire lao.

22. Au cours de la période considérée, le temps de transport des marchandises a considérablement diminué dans seulement deux des autres pays en développement sans littoral, à savoir l'Arménie et l'Azerbaïdjan. En Arménie, la valeur de cet indicateur est proche de celle du point de référence, et même légèrement inférieure, depuis 2010. Pour l'Azerbaïdjan, l'écart entre l'indicateur et le point de référence est resté relativement faible et constant, et a enregistré une baisse notable entre 2009 et 2011. En 2015, la valeur de l'indicateur était de 24 jours pour l'Azerbaïdjan, contre 16 pour la valeur de référence. Le temps de transport des marchandises des autres pays en développement sans littoral de ce groupe est considérablement plus élevé, l'indicateur étant resté relativement stable pour le Kirghizistan, la Mongolie

et le Tadjikistan au cours de la période considérée. Des progrès ont été accomplis dans ce domaine par le Kazakhstan et surtout l'Ouzbékistan, qui a vu son indicateur passer de 85 jours en 2014 à 74 jours en 2015.

23. Le Cadre stratégique régional pour la facilitation des transports routiers internationaux, adopté par les États membres de la CESAP en 2012, recense les grands défis en matière de transports routiers internationaux et propose des solutions et des modalités pour les relever. Le Cadre donne des orientations aux pays et à leurs partenaires de développement quant à la façon de surmonter les obstacles non physiques de manière globale.

24. Le développement de transports ferroviaires internationaux efficaces peut profiter grandement aux pays en développement sans littoral de la région. Il leur permettra d'accéder aux ports maritimes à un coût abordable et favorisera leur développement durable, puisque le transport ferroviaire est écologique et consomme peu d'énergie. Le paragraphe 32 c) du Programme d'action de Vienne appelle aussi les pays en développement sans littoral et les pays de transit à s'efforcer de développer les transports ferroviaires.

25. Les pays membres de la CESAP ont récemment adopté la résolution 71/7 de la Commission portant adoption du Cadre de coopération régional pour la facilitation des transports ferroviaires internationaux, qui charge le secrétariat d'entreprendre des activités propres à renforcer les transports ferroviaires dans la région en vue de faciliter l'accès à la mer des pays en développement sans littoral.

B. Développement et entretien des infrastructures

26. L'insuffisance des infrastructures dans des pays tels que la République démocratique populaire lao complique l'acheminement des marchandises vers des pays de transit comme l'Inde ou la Thaïlande, dont les infrastructures sont en assez bon état de fonctionnement. Par exemple, la République démocratique populaire lao ne disposant pas d'un réseau ferroviaire, les marchandises qui y arrivent par train depuis la Thaïlande doivent être chargées sur des camions.

27. Avec l'aide d'organisations internationales, régionales et sous-régionales, ainsi que de banques de développement, les pays membres s'efforcent d'améliorer la qualité et l'efficacité du transport en transit et de résoudre les problèmes qui subsistent.

28. Récemment, le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde et le Népal ont signé un accord sur les véhicules à moteur qui permettra d'améliorer les processus de transit pour le Bhoutan et le Népal, qui n'ont pas de littoral. L'Accord sur le commerce de transit entre l'Afghanistan et le Pakistan signé en 2010 donne à l'Afghanistan l'accès aux ports maritimes pakistanais. En 2012, cet accord a été étendu au Tadjikistan, pays sans littoral.

29. Des progrès ont été accomplis dans la résolution de certains problèmes liés au transport en transit grâce à une série d'initiatives destinées à le faciliter. Toutefois, de nombreuses mesures ont été prises de façon relativement isolée, ce qui explique l'obtention de résultats fragmentés.

30. Des incompatibilités entre les accords de facilitation sont parfois apparues, tandis que d'autres mesures destinées à améliorer le transport en transit se sont révélées difficiles à mettre en œuvre pour différentes raisons d'ordre institutionnel. Le passage des frontières par voie routière ou ferroviaire dans les pays en développement sans littoral continue donc de

poser des difficultés, avec des retards excessifs et des coûts de transport et de logistique élevés tout au long du processus de transit. La facilitation des transports transfrontaliers et en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit reste donc l'une des missions de long terme de la région.

31. L'analyse du secrétariat intitulée *Bridging Transport, ICT and Energy Infrastructure Gaps for Seamless Regional Connectivity*¹ montre que l'exploitation des nouvelles technologies permet d'améliorer les infrastructures existantes en accroissant leur efficacité et leurs capacités de fonctionnement. Le rapport recense un certain nombre d'investissements prioritaires dans des réseaux transfrontières de fibre optique terrestre permettant d'assurer la connectivité des technologies de l'information et de la communication.

32. S'agissant du nombre d'abonnés à l'Internet fixe à haut débit pour 100 habitants, seul le Bhoutan a accompli des progrès et atteint le nombre de trois en 2014, contre neuf pour la valeur de référence. Cette dernière s'est considérablement accrue entre 2013 et 2014, creusant ainsi l'écart avec les indicateurs des pays en développement sans littoral. L'Arménie, le Kazakhstan et la Mongolie ont respectivement rattrapé, dépassé et approché la valeur de référence, tandis que le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan ont fait très peu de progrès. Le Kirghizistan a beaucoup progressé entre 2012 et 2014, son indicateur étant passé d'une valeur inférieure à un à une valeur supérieure à quatre. L'Azerbaïdjan affiche d'excellents résultats en matière de connectivité à Internet, son indicateur ayant atteint une valeur de 20 en 2014, contre neuf pour la valeur de référence. Le rôle de premier plan que joue l'Azerbaïdjan dans la création de l'autoroute de l'information transeurasienne, qui doit fournir aux pays de l'Asie centrale des réseaux de connexion à l'Internet et de télécommunication et constituer l'une des principales composantes du couloir de transport Est-Ouest, sera évoqué plus en détail dans la publication intitulée *Asia-Pacific Countries with Special Needs Development Report 2016*.

C. Commerce international et facilitation du commerce

33. La troisième priorité du Programme d'action de Vienne concerne le commerce international et la facilitation du commerce. Si les pays en développement sans littoral ont accompli des progrès dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, il faut en faire davantage pour améliorer leur compétitivité et leur connectivité.

34. Dans la plupart des pays en développement sans littoral, les investissements dans les infrastructures matérielles semblent s'être accompagnés d'améliorations des infrastructures immatérielles, jusque-là insuffisantes. Le classement de la plupart de ces pays selon des études telles que celle de la Banque mondiale sur l'indice de la facilité de faire des affaires s'est considérablement amélioré en 2015, à la fois pour ce qui est de la facilité générale des transactions commerciales et de la facilité de franchir les frontières internationales. Le Kazakhstan étant devenu membre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2015, seuls le Turkménistan et l'Ouzbékistan ne font pas encore partie de l'OMC. Ces évolutions laissent présager un renforcement et un approfondissement de l'intégration économique de la région à moyen terme.

¹ Nations Unies, Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), *Bridging Transport, ICT and Energy Infrastructure Gaps for Seamless Regional Connectivity* (ST/ESCAP/2703).

35. Les indices de concentration des exportations de l'Azerbaïdjan, du Kazakhstan et du Turkménistan sont non seulement élevés, mais ils ont augmenté au fil des années. La concentration des exportations est également forte, bien que dans une moindre mesure, en Mongolie, qui suit une tendance à la hausse, et au Tadjikistan, dont l'indice est instable. Les économies de l'Arménie, du Kirghizistan et de l'Ouzbékistan sont les plus diversifiées de ce groupe. L'Arménie a progressivement réduit la concentration de ses exportations, atteignant une valeur proche de celle de référence en 2012. Le Kirghizistan affiche également un indice de concentration des exportations en baisse, inférieur à la valeur de référence depuis 2010.

D. Intégration et coopération régionales

36. Les résultats économiques de la sous-région ont récemment pâti de la chute des prix des matières premières à l'international, en particulier du pétrole. Les gouvernements de la sous-région sont parfaitement conscients qu'ils ne peuvent plus compter sur les ressources naturelles pour doper leur croissance comme dans les années 2000, et que les problèmes structurels persistants auxquels ils sont confrontés exigeront de redoubler d'efforts en faveur de la diversification économique et de l'intégration régionale. En outre, l'absence d'accès direct aux ports et voies maritimes, associée à l'insuffisance des infrastructures, y compris des routes, des voies ferrées et des postes frontières, engendre des perturbations matérielles supplémentaires et des goulets d'étranglement qui entravent la diversification et l'intégration économiques.

37. Malgré ces immenses défis, il semblerait qu'un processus d'intégration plus profond soit à l'œuvre. Les chaînes de valeur naissantes entre la Chine et l'Europe ont stimulé la recherche de voies de transport offrant un meilleur rapport entre le coût et la vitesse que les routes aériennes et maritimes, donnant ainsi lieu à des investissements sans précédent dans les couloirs d'infrastructures de transport. L'initiative « Une ceinture, une route » menée en Chine, la création officielle de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures et l'ouverture de voies de transport plus importantes vers le sud facilitent l'accès des pays de la sous-région aux ports de l'océan Indien, à de multiples itinéraires et à de nouvelles possibilités pour le transport en transit.

E. Transformation économique structurelle

38. Une valeur élevée de l'indice de concentration des exportations traduit un manque de diversification économique. À l'exception du Népal, les pays en développement sans littoral qui font aussi partie des pays les moins avancés affichent de forts taux de concentration des exportations par rapport à la valeur de référence. Il est à noter que le niveau de cet indicateur est sensible aux fluctuations des prix relatifs et qu'une hausse des prix des matières premières fait paraître les économies des pays exportateurs de ces matières moins diversifiées. L'indice de concentration des exportations du Népal est le plus faible de tous les pays en développement sans littoral de la région, et il est même inférieur au point de référence. En 2014, la valeur de l'indice du Népal était de 0,15, contre 0,19 pour la valeur de référence.

39. L'importance désormais accordée à l'amélioration des infrastructures de transports et d'électricité contribue à faciliter la diversification des activités économiques, par exemple par l'exploitation des chaînes de valeur mondiales. De grands projets, tels que la liaison ferroviaire entre le Kazakhstan, le Turkménistan et la République islamique d'Iran, et l'amélioration des liaisons ferroviaires entre l'Asie centrale et l'Afghanistan,

ont été menés à terme en 2014. De même, en 2015 les premières mesures ont été prises en vue de la mise en place de la conduite de gaz naturel de la zone Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde; du projet « CASA-1000 » d'approvisionnement en électricité entre le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Afghanistan et le Pakistan; et de l'initiative de la Ceinture économique de la Route de la soie en Chine, reliant l'Asie du Nord et l'Asie centrale à l'Europe et au Moyen-Orient.

IV. Exemples d'activités de renforcement des capacités menées par le secrétariat

40. Le présent document offre ci-après un aperçu de quelques-unes des activités de renforcement des capacités menées par le secrétariat pour aider les pays en développement sans littoral à traiter de certains aspects de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne.

A. Questions fondamentales de politique en matière de transit

41. Plusieurs activités ont été menées en 2015 pour aider les pays en développement sans littoral à réaliser l'ambition commune d'un système durable de transport et de logistique international intermodal intégré dans la région, conformément au Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase II (2012-2016). Le secrétariat a organisé ses activités en tenant bien compte des priorités fixées dans le Programme d'action de Vienne en vue de renforcer l'intégration et la coopération régionales.

42. Un des grands obstacles à la connectivité des transports dans la région est la mise en application insuffisante des divers accords de facilitation des transports. En vue d'aider les responsables publics à mettre ces accords en pratique, la CESAP a mis au point quatre modèles de facilitation des transports (paragraphe 22 d), 26 b) et 27 a) du Programme d'action de Vienne):

a) le modèle de transport transfrontalier sécurisé permettant un suivi des véhicules à l'aide de nouvelles technologies;

b) le modèle de transport transfrontalier efficace, qui met à profit les progrès réalisés dans l'industrie du camionnage (changement de véhicule tracteur et de remorque) pour surmonter les barrières non physiques;

c) le modèle sur les contrôles intégrés au franchissement des frontières, qui aide à rationaliser les flux d'information et les installations aux frontières;

d) la méthodologie temps/coût-distance, qui permet de repérer les goulets d'étranglement dans les couloirs de transport.

43. Le secrétariat a créé le Réseau régional d'experts juridiques et techniques sur la facilitation des transports afin d'appuyer l'adhésion aux conventions internationales relatives à la facilitation des transports et du transit, et aux accords régionaux, sous-régionaux et bilatéraux, ainsi que leur ratification et leur mise en œuvre, conformément aux paragraphes 26 a), 26 b) et 27 a) du Programme d'action de Vienne. Le principal objectif du Réseau est de renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit s'agissant de:

a) l'adhésion aux conventions internationales et leur mise en œuvre effective;

b) la formulation et leur mise en œuvre d'accords sous-régionaux et bilatéraux sur les transports.

44. Pour améliorer la coordination et la coopération entre les organismes frontaliers de part et d'autres des frontières, le secrétariat a élaboré des lignes directrices en matière de renforcement des mécanismes de coordination nationale pour la facilitation du commerce et des transports dans la région. Sur la base de ces lignes directrices, des services consultatifs ont été proposés en République démocratique populaire lao.

45. La CESAP continuera de travailler avec les pays en développement sans littoral de la région au renforcement de la coopération entre les organismes nationaux chargés du contrôle des frontières, ainsi que l'exige le paragraphe 26, alinéas c) et i), du Programme d'action de Vienne.

46. Pour accroître l'efficacité des procédures de transit et collaborer à l'échange des données relatives au commerce et au transport en vue d'accélérer et d'optimiser les formalités aux frontières (paragraphe 26 h) du Programme d'action de Vienne), la CESAP, en collaboration avec d'autres organismes des Nations Unies, a réalisé une étude sur les systèmes de transit et de transport sans papier en vue de renforcer les capacités des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit d'élaborer et de mettre en application de tels systèmes. L'étude et les supports de formation créés serviront à renforcer les capacités des pays de mettre en œuvre des systèmes de transit sans papier.

47. En novembre 2015, la CESAP, en partenariat avec la Banque asiatique de développement (BASD), a réalisé une étude de faisabilité sur l'application à titre expérimental du modèle de transport transfrontalier sécurisé de la CESAP au couloir de transit entre le Bhoutan et l'Inde. Les deux pays doivent convenir de la date de mise en œuvre de ce projet pilote. S'il était mis en application avec succès, il se traduirait par une efficacité accrue des opérations de transit entre le Bhoutan et l'Inde, réduisant ainsi le temps de transit et les coûts de transports qui y sont liés, et stimulant la compétitivité de l'économie bhoutanaise, conformément aux objectifs définis dans les paragraphes 22 a), 22 b) et 25 du Programme d'action de Vienne. Il a également été proposé de mener prochainement un projet similaire dans d'autres pays en développement sans littoral.

48. Le secrétariat a continué de collaborer avec les États membres à l'élaboration et à la mise en œuvre de politiques relatives aux transports durables et inclusifs, y compris de systèmes de transport urbain durable et inclusif dans les grandes villes et les villes secondaires, ainsi qu'à des activités de promotion de la sécurité routière et de renforcement des capacités. Les principales activités menées dans ce cadre ont permis de mettre en commun des politiques innovantes et des interventions réussies dans la région, lors de séminaires régionaux et sous-régionaux et d'un atelier national.

49. En 2015, le Programme d'action régional s'est intéressé aux pays en développement sans littoral, y compris en encourageant l'action publique et en diffusant des connaissances dans les domaines des transports durables et inclusifs, des transports urbains et ruraux, de l'incidence des changements climatiques sur les transports, ainsi que des différentes politiques envisageables pour développer des infrastructures de transport résilientes aux catastrophes et adaptées aux changements climatiques.

50. Une consultation nationale des parties prenantes et un atelier de renforcement des capacités sur l'élaboration de politiques de transport durable et inclusif se sont tenus à Thimphou (Bhoutan) les 9 et 10 avril 2015. Un séminaire sous-régional sur le développement de transports durables et inclusifs s'est tenu à Almaty (Kazakhstan) les 17 et 18 septembre 2015, en présence de hauts responsables des transports et de représentants des villes des pays en développement sans littoral de l'Asie centrale et du Caucase, ainsi que de la Mongolie.

51. Une réunion d'experts régionale sur les transports sûrs, adaptés aux changements climatiques et résilients aux catastrophes pour un développement durable s'est tenue à Katmandou (Népal) les 17 et 18 novembre 2015, en même temps que le neuvième Forum régional sur les transports écologiquement viables. Cette réunion a permis à des experts internationaux, de hauts responsables des transports et des représentants de capitales et de villes secondaires d'échanger des idées, des questions et des données d'expériences sur la manière de créer des systèmes et des services de transport nationaux, urbains et ruraux améliorés, plus durables et plus inclusifs, ainsi que sur les politiques de développement de systèmes de transport résilients aux catastrophes et adaptés aux changements climatiques. La réunion régionale et le séminaire sous-régional ont profité à de nombreux responsables politiques des pays en développement sans littoral.

52. Une série de concertations sur le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud et du Sud-Ouest s'est tenue à partir de 2013. La plus récente a eu lieu à Téhéran (République islamique d'Iran) en décembre 2015, avec la participation des pays sans littoral de l'Asie du Sud et de l'Asie centrale. Ces concertations ont de nouveau mis en évidence la nécessité d'adopter une approche de planification générale permettant de consolider le partenariat entre les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit pour renforcer la connectivité des transports dans la sous-région.

53. Le secrétariat appuie les activités du Groupe de travail sur les projets relatifs aux transports et aux mouvements transfrontières dans le cadre du Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale. Les pays de la région concernée par le Programme n'ayant pas de littoral, leur intégration avec les autres pays de la région, qui leur assure un accès aux voies maritimes, est vitale pour leur développement durable. Dans le cadre d'autres projets, la Division des transports de la CESAP s'efforce d'intégrer les pays de l'Asie centrale à la Route d'Asie, au Chemin de fer transasiatique et aux réseaux de ports secs. La Division des transports aide également ces pays à négocier des accords relatifs aux transports, ainsi qu'à simplifier les formalités au passage des frontières, à améliorer la connectivité des transports avec les pays voisins et à faciliter leur accès aux ports maritimes.

54. Conformément à l'engagement pris en faveur du renforcement du commerce et des investissements grâce à des couloirs de connectivité entre l'Asie du Sud et du Sud-Ouest et les autres sous-régions, le secrétariat a organisé en décembre 2015 à Téhéran une concertation régionale sur le renforcement de la connectivité des transports en Asie du Sud. L'objectif était de plaider en faveur de politiques d'appui au renforcement de la connectivité régionale des transports dans l'ensemble de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest au moyen de couloirs de transport plus étendus. En outre, un projet au titre du Compte de l'ONU pour le développement sur le renforcement de la connectivité entre l'Asie du Sud et l'Asie centrale, qui mentionne plus particulièrement les pays en développement sans littoral, a été mis en œuvre en même temps que les dix-huitième et dix-neuvième

sommets de l'Association sud-asiatique de coopération régionale (SAARC). Ce projet vise à élaborer un schéma directeur en matière de connectivité pour l'Asie du Sud et ses voisins immédiats, dans l'optique d'un développement durable et inclusif. En d'autres termes, il prépare l'établissement d'un plan directeur général en matière de connectivité des transports qui favorise la connectivité de l'Asie du Sud non seulement au sein de la région, mais également avec les sous-régions contiguës, lui permettant ainsi de tirer parti de son emplacement stratégique pour devenir un grand pôle de commerce entre l'Asie et l'Europe.

B. Développement et entretien des infrastructures

55. La sixième réunion du Groupe de travail sur la Route d'Asie (Séoul, République de Corée, novembre 2015), la quatrième réunion du Groupe de travail sur les réseaux du Chemin de fer transasiatique (Bangkok, Thaïlande, novembre 2015) et la première réunion du Groupe de travail sur les ports secs (Bangkok, novembre 2015) ont permis aux représentants des pays en développement sans littoral d'évoquer ensemble leurs besoins en matière de développement des transports, ainsi que les difficultés qu'ils rencontrent pour répondre à ces besoins, notamment d'un point de vue technique et financier. Ces réunions ont également donné l'occasion au secrétariat d'échanger avec les représentants des pays en développement sans littoral sur la manière d'adapter au mieux les activités à leurs besoins.

C. Route d'Asie

56. Dans le cadre d'un programme de collaboration de trois ans (2015-2017), la CESAP travaille avec la Korea Expressway Corporation pour mener des activités visant à: a) établir des normes pour les infrastructures de sécurité routière; b) concevoir la mise en place de systèmes de transport intelligents types; et c) élaborer des stratégies destinées à promouvoir et à faciliter l'application des normes techniques de la Route d'Asie. Le programme vise un certain nombre de pays situés sur les itinéraires AH1 et AH6 de la Route d'Asie, dont les pays en développement sans littoral ci-après, où le nombre de décès liés aux accidents de la route pèse sur des ressources financières déjà limitées: l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Népal et la République démocratique populaire lao.

D. Chemin de fer transasiatique

57. Le développement du Chemin de fer transasiatique continue de profiter aux pays en développement sans littoral en améliorant la connectivité et en facilitant les échanges commerciaux avec leurs voisins développés. Dans la sous-région de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est, des projets de liaison ferroviaire reliant la Chine à la République démocratique populaire lao, à la Mongolie et aux pays de l'Asie centrale sont en bonne voie. Les avantages que présente une meilleure connectivité pour ces pays ont fait l'objet de discussions avec des responsables des transports ferroviaires des pays intéressés lors d'un séminaire sur la facilitation des transports ferroviaires organisé par la CESAP et l'Union internationale des chemins de fer, qui s'est tenu à Bangkok en décembre 2015.

E. Ports secs

58. Il est important de noter que, pour favoriser la croissance économique dans les pays en développement sans littoral en facilitant leur accès aux infrastructures et aux services de transport, le secrétariat a conscience qu'il convient d'intégrer les modes de transport et de favoriser la création de

systèmes logistiques efficaces dans la région. La deuxième session de la Conférence ministérielle sur les transports, qui s'est tenue à Bangkok en mars 2012 a confirmé le mandat confié précédemment au secrétariat de travailler à concrétiser l'ambition d'un système de transport et de logistique international intermodal intégré, dont la région Asie-Pacifique a besoin pour répondre aux nouvelles tendances en matière d'échanges commerciaux. À cette fin, le secrétariat collabore avec les pays membres pour développer un réseau de ports secs qui permettra de renforcer l'intégration des réseaux d'infrastructure et d'accroître l'efficacité des transports dans la région.

59. Le secrétariat, avec le soutien financier du Gouvernement de la Fédération de Russie, a mis en œuvre un projet de renforcement des capacités pour le développement et la mise en service de ports secs d'envergure internationale. Dans le cadre de ce projet, le secrétariat, en étroite collaboration avec le Bureau des affaires juridiques du Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York, a aidé les pays membres à élaborer et à négocier l'Accord intergouvernemental sur les ports secs. Depuis la signature de cet Accord par les Gouvernements de l'Arménie, de la Mongolie, du Népal, de la République démocratique populaire lao et du Tadjikistan, le secrétariat travaille en étroite collaboration avec les pays membres pour faire en sorte que l'Accord entre en vigueur dans les meilleurs délais.

60. Comme il est prévu dans l'Accord, le secrétariat a organisé la première réunion du Groupe de travail sur les ports secs à Bangkok en novembre 2015. La réunion a permis aux délégations de l'Azerbaïdjan, du Bhoutan, du Kazakhstan, de la Mongolie, du Népal, de l'Ouzbékistan, de la République démocratique populaire lao et du Tadjikistan d'informer le secrétariat des projets que leurs pays respectifs mettaient en œuvre ou envisageaient de mener en vue de développer davantage ou de mettre en service des ports secs, et d'exposer les difficultés auxquelles ils se trouvaient confrontés pour ce faire. Compte tenu de ces difficultés, le secrétariat a organisé en 2015 une série de missions dans certains pays membres ayant aménagé des ports secs avec succès. Sur la base de leurs expériences, le secrétariat a rédigé un rapport destiné à aider les pays en développement sans littoral à appliquer les meilleures pratiques de planification et d'élaboration de politiques dans le domaine du développement des ports secs.

F. Financement

61. Constatant les contraintes budgétaires qui pèsent sur les gouvernements de la région, le secrétariat a engagé la mise en œuvre d'un certain nombre d'activités destinées à aider les pays en développement sans littoral à attirer des financements privés pour le développement des infrastructures, en particulier de transport. Un forum régional sur les partenariats public-privé s'est notamment tenu à Bangkok les 21 et 22 janvier 2015. Sept pays en développement sans littoral y ont participé, à savoir l'Azerbaïdjan, le Bhoutan, le Kazakhstan, la Mongolie, le Népal, la République démocratique populaire lao et le Tadjikistan. Cette réunion a constitué une occasion inédite de mettre en commun des informations et de partager des connaissances sur la manière d'impliquer efficacement le secteur privé dans le financement et le développement d'infrastructures de transport. Des événements sous-régionaux ont également été organisés en 2015, tels que la concertation sur les partenariats public-privé pour le développement des infrastructures en Asie du Sud, qui s'est tenue à Katmandou les 22 et 23 septembre 2015. Cette concertation a donné lieu à la formulation de recommandations de politique générale qui devraient orienter le futur développement de partenariats public-privé dans des pays tels que

l’Afghanistan, le Bhoutan et le Népal. Des activités nationales ont également été menées pour aider plus particulièrement deux pays en développement sans littoral, à savoir le Bhoutan et la République démocratique populaire lao au moyen de deux ateliers axés sur l’action. L’atelier organisé au Bhoutan (à Thimphou, du 24 au 26 mars 2015) visait à établir des cadres de politiques de partenariats public-privé efficaces; celui qui s’est tenu en République démocratique populaire lao (à Vientiane, les 26 et 27 août 2015) était destiné à renforcer les capacités des responsables publics de repérer les possibilités de partenariats public-privé dans le domaine des projets d’infrastructure, puis de les développer et de les gérer.

G. Commerce international et facilitation du commerce

62. Le secrétariat, en collaboration avec la BASD, le Ministère chinois du Commerce, le Centre chinois de commerce électronique international, la Province chinoise du Hubei et de nombreux autres partenaires, a organisé le septième Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce à Wuhan (Chine), les 20 et 21 octobre 2015. Des représentants de 62 pays, dont sept pays en développement sans littoral, y ont participé. Le Forum avait pour thème « le renforcement de l’intégration régionale grâce à la facilitation du commerce » et les débats ont notamment porté sur l’intégration des pays les moins avancés et des pays en développement sans littoral aux marchés mondiaux.

63. Le secrétariat continue d’aider les pays en développement sans littoral à poursuivre les progrès en matière de facilitation du commerce, principalement par des activités de renforcement des capacités. Le secrétariat, la Commission économique eurasiennne et la Commission économique pour l’Europe, en collaboration avec le Réseau d’experts des Nations Unies pour le commerce et le transport sans papier en Asie-Pacifique, ont organisé conjointement à Moscou (Fédération de Russie), du 23 au 25 septembre 2015, un atelier sur l’analyse des processus commerciaux dans les échanges internationaux. Cet atelier était destiné à aider les États membres de l’Union économique eurasiennne – dont trois pays en développement sans littoral de l’Asie centrale – à effectuer des analyses des processus commerciaux et à évaluer les perspectives de création de « guichets uniques » dans leurs pays.

64. Le secrétariat, en collaboration avec la BASD, aide deux pays en développement sans littoral asiatiques, à savoir le Bhoutan et le Népal, à mettre en place le Mécanisme de suivi de la facilitation du commerce et des transports afin que ces pays soient en mesure de mieux appuyer et surveiller leurs processus de facilitation du commerce, de manière durable et continue. Une réunion relative à la mise en œuvre pratique du Mécanisme s’est tenue à Wuhan le 21 octobre 2015, en parallèle du septième Forum Asie-Pacifique sur la facilitation du commerce. Le secrétariat et la BASD, ainsi que les pays concernés, ont commencé à réaliser l’étude initiale du Mécanisme en janvier 2016. En outre, un atelier sur la facilitation du commerce sans papier pour les petites et moyennes entreprises a été organisé au Kazakhstan les 4 et 5 mai 2015, dans le cadre du Réseau d’experts des Nations Unies pour le commerce et le transport sans papier en Asie-Pacifique, avec la participation d’un certain nombre de pays en développement sans littoral.

65. Le secrétariat a contribué à une concertation régionale sur l’intégration économique de l’Afghanistan en Asie centrale, qui s’est tenue à Almaty en mars 2015 et a fourni une étude de fond présentant les possibilités de développement du commerce et des investissements dans la sous-région. En outre, de nouvelles activités de renforcement des capacités ont été organisées à l’intention du Bhoutan, avec le soutien du Ministère bhoutanais

des affaires économiques, en décembre 2015. L'atelier a principalement porté sur les questions relatives au commerce et à l'intégration régionale intéressant le Bhoutan, y compris l'évaluation et l'élaboration d'une feuille de route en vue de son adhésion à l'OMC.

66. Le secrétariat fournit par ailleurs une assistance technique à la Mongolie et a facilité son adhésion à l'Accord commercial Asie-Pacifique. Le Bangladesh, la Chine, l'Inde, la République de Corée, la République démocratique populaire lao et Sri Lanka sont déjà parties à cet accord commercial préférentiel. La CESAP apporte aussi une assistance technique à la République démocratique populaire lao pour présenter son calendrier d'engagements dans la version 2012 du Système harmonisé pour le quatrième cycle de concessions tarifaires au titre de l'Accord commercial Asie-Pacifique.

67. Conformément à l'engagement pris de renforcer les capacités des responsables politiques de mettre en œuvre des politiques et de tenir compte des priorités multidimensionnelles du développement; de mettre en œuvre le programme de développement pour l'après-2015; et de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral de la sous-région, le secrétariat a organisé un atelier de renforcement des capacités commerciales pour l'Asie du Sud à New Delhi (Inde) en septembre 2015. Il était destiné à accroître les capacités des responsables politiques et des fonctionnaires des ministères du commerce, en particulier dans les pays en développement sans littoral, de tirer parti des possibilités se présentant sur les marchés internationaux et régionaux, notamment des arrangements commerciaux préférentiels.

H. Intégration et coopération régionales

68. La CESAP s'emploie à appuyer l'intégration régionale des pays en développement sans littoral de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale, notamment au moyen d'activités de renforcement des capacités en matière de facilitation de la gestion des migrations dans la sous-région. Les migrations internationales sont importantes en Asie du Nord et en Asie centrale, à la fois pour le Kazakhstan, pays en développement sans littoral de destination dont la main-d'œuvre est en grande partie composée de travailleurs migrants internationaux, et pour l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan, pays en développement sans littoral d'origine qui bénéficient des transferts de fonds des travailleurs migrants. Pour plusieurs de ces pays (l'Arménie, le Kazakhstan et le Kirghizistan), qui sont membres de l'Union économique eurasiennne, la libre circulation des travailleurs constitue un élément fondamental de l'intégration régionale. Toutefois, les mouvements migratoires dans la sous-région pâtissent du fait qu'une grande partie des migrations de main-d'œuvre sont irrégulières, exposant ainsi de nombreux migrants à des risques d'exploitation et de mauvais traitements tout au long du processus migratoire, et limitant leurs capacités de contribuer favorablement au développement.

69. La CESAP s'attache à faire en sorte que ces pays puissent profiter au maximum de leur participation aux dimensions migratoires de l'intégration régionale en les aidant à adapter leurs législations, politiques et stratégies afin que les mouvements migratoires puissent se dérouler de manière ordonnée, sûre, régulière et responsable. À cette fin, la Division du développement social de la CESAP met en œuvre un projet sur la facilitation de la gestion des flux migratoires en Asie du Nord et en Asie centrale, destiné à apporter des éléments probants quant à l'envergure et à l'incidence des tendances migratoires actuelles et à proposer des options de politique générale

permettant aux pays de la sous-région d'entreprendre des réformes. Dans le cadre de ce projet, quatre études ont été réalisées – portant sur les contributions économiques des migrants aux pays de destination, les lois régissant les migrations, les sources de données relatives aux migrations et les compétences des travailleurs migrants – et seront présentées à un forum consultatif réunissant les gouvernements de la sous-région. Sur la base de ces études, les domaines prioritaires des réformes à venir seront définis, en adéquation avec la priorité 4 du plan d'appui de la CESAP pour la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, relative à l'intégration et la coopération régionales.

70. Le Bureau sous-régional pour l'Asie du Nord et l'Asie centrale appuie la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne surtout par des travaux analytiques et des activités de partage des connaissances et de renforcement des capacités. Parmi les six priorités du Programme d'action de Vienne, le Bureau sous-régional se consacre principalement à l'intégration et la coopération régionales, conformément à la résolution 70/1 de la Commission et au Programme d'action de Vienne. Le programme de travail en matière d'intégration et de coopération régionales s'attache aux domaines prioritaires d'intérêt mutuel pour les infrastructures transfrontières de transport, d'énergie et de technologies de l'information et de la communication (priorité 2 du Programme d'action de Vienne); aux réformes politiques favorables à des échanges commerciaux axés sur les marchés (priorité 3); et à la diversification et l'intégration économiques orientées vers les investissements (priorité 5). En outre, le programme de travail en matière d'intégration et de coopération régionales est un important moyen de mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, car il accroît la résilience et favorise l'intégration, la connectivité et le renforcement des institutions.

71. Dans ce contexte, la Consultation d'experts sur les évolutions socioéconomiques et les priorités du programme de décembre 2015 a mis en évidence les possibilités et les défis auxquels font face les pays en développement sans littoral pour améliorer la connectivité des infrastructures en construisant des « ponts terrestres » et appuyer la facilitation du commerce en vue de parvenir à une croissance durable et inclusive. Cette Consultation d'experts a été suivie, en février 2016, par des visites de la Secrétaire exécutive dans cinq pays en développement sans littoral de la sous-région, afin de renforcer la collaboration entre la CESAP et ses États membres. Les dirigeants de ces cinq pays partageaient l'avis que les investissements dans les infrastructures matérielles seraient d'autant plus efficaces s'ils s'accompagnaient d'une architecture d'intégration régionale favorable à une mobilisation accrue du financement du développement, ainsi qu'au commerce et à l'investissement. La discussion se poursuivra lors de la concertation des dirigeants qui se tiendra lors de la session annuelle de la Commission, en mai 2016. Cette concertation inédite donnera aux dirigeants une occasion opportune de définir les paramètres d'une vision ambitieuse pour la coopération et l'intégration régionales des pays sans littoral.

72. Outre les efforts considérables déployés par le secrétariat pour promouvoir l'intégration et la coopération régionales des pays en développement sans littoral de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale, en 2016 et 2017 le programme de travail du Bureau sous-régional s'attachera à mettre en œuvre les décisions prises par la Commission à sa soixante-douzième session en vue d'accélérer les progrès réalisés. Le programme de travail pour la période 2016-2017, qui prévoit des consultations d'experts et des ateliers, aura pour but d'assurer une meilleure compréhension et de renforcer les capacités d'élaboration de politiques en ce qui concerne les liens entre

l'intégration et la coopération régionales et les objectifs de développement durable, en mettant particulièrement l'accent sur la connectivité transfrontière des infrastructures. Par ailleurs, le Programme spécial des Nations Unies pour les pays d'Asie centrale continuera d'être renforcé et, conformément aux décisions prises par son Conseil d'administration à sa dixième session, servira de mécanisme d'évaluation de la réalisation des objectifs de développement durable au niveau sous-régional et de définition de mécanismes de coopération sous-régionale permettant d'appuyer la mise en œuvre de ces objectifs.

73. Ainsi qu'indiqué ci-dessus, le Bureau sous-régional, en partenariat avec ses États membres, est déterminé à renforcer la coopération sous-régionale et les capacités de formulation et de mise en œuvre de politiques conformes au Programme d'action de Vienne et aux autres objectifs de développement internationaux et régionaux. Afin d'appuyer au mieux ses États membres, le Bureau sous-régional s'efforcera d'accroître l'efficacité de son programme de travail en concentrant ses efforts sur les grandes priorités sous-régionales des programmes de développement définis par les États membres et leurs partenaires de développement, et en renforçant les liens avec les sous-programmes régionaux de la CESAP.

I. Réduction des risques de catastrophe

74. Depuis la soixante-dixième session de la Commission, le secrétariat a pris de nombreuses mesures destinées à surmonter les obstacles au renforcement de la résilience par le biais d'une approche multidimensionnelle. Le Programme régional de la CESAP pour les applications des techniques spatiales au développement durable a accordé la priorité au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral en matière d'utilisation efficace des applications des techniques spatiales et des systèmes d'information géographique. Il a également proposé des programmes et des ateliers de formation à environ 400 responsables et spécialistes politiques de plus de 30 États membres, s'adressant plus particulièrement aux pays en développement sans littoral.

75. Une réunion d'experts chargée d'examiner les progrès accomplis par la région dans la réalisation des objectifs adoptés lors de la première phase du Sommet mondial sur la société de l'information a recensé les problèmes, les bonnes pratiques et les enseignements tirés au niveau régional en vue de mesurer les progrès accomplis dans la mise en œuvre des objectifs définis par le Sommet mondial, aidant ainsi les pays concernés à assurer le suivi et la réalisation des objectifs connexes du Programme d'action de Vienne.

76. La publication intitulée *Asia-Pacific Disaster Report 2015* s'intéressait aux principaux enjeux liés à la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, tels que les investissements destinés à renforcer la résilience, les risques transfrontières, le renforcement de la coopération régionale en matière d'alerte rapide, et la concentration de l'assistance à destination des pays à faibles capacités et à haut risque.

77. Dans le cadre de son appui aux pays en développement sans littoral, dont l'Afghanistan, la Mongolie, le Népal et la République démocratique populaire lao, le secrétariat a assumé un rôle de premier plan au niveau régional pour fournir des orientations de politique générale et accroître les capacités des États membres. La CESAP s'est ainsi consacrée aux activités suivantes: a) renforcer les capacités institutionnelles en vue de promouvoir l'utilisation des techniques spatiales et des systèmes d'information géographique pour la réduction des risques de catastrophe; b) mettre en

application les mécanismes relatifs aux sécheresses, y compris le Mécanisme régional de coopération pour le suivi et l'alerte rapide relatifs aux sécheresses; c) fournir un appui régional en temps utile, en particulier l'accès à des images satellitaires en temps quasi réel, aux pays touchés par de graves catastrophes, au moyen du Programme régional pour les applications des techniques spatiales au développement durable, établi de longue date; et d) mener des activités de recherche et d'analyse des politiques pour repérer les besoins et les défis naissants, au moyen de l'élaboration d'un inventaire régional. Le secrétariat a par exemple organisé une série de formations et d'ateliers destinés à renforcer les capacités des pays en développement sans littoral, tels qu'une réunion d'experts sur l'application des technologies spatiales et des systèmes d'information géographique à la gestion des catastrophes en milieu urbain, qui s'est tenue à Oulan-Bator (Mongolie) le 6 mai 2015; il a fourni une assistance technique en matière de systèmes d'information géoréférencée pour la gestion des risques de catastrophe à Bichkek et à Och (Kirghizistan), du 17 au 22 mai 2015; ainsi qu'une assistance technique en matière de systèmes d'information géoréférencée pour la gestion des risques de catastrophe à Thimphou les 3 et 4 juin 2015; il a enfin apporté son appui à deux participants, du Kirghizistan et des Fidji, pour qu'ils étudient pendant neuf mois un diplôme de master en systèmes d'information géographique au Centre de formation aux sciences et techniques spatiales pour l'Asie et le Pacifique à Dehradun (Inde), du 15 juillet 2015 au 16 mars 2016.

78. En outre, la CESAP s'est attachée à promouvoir le Mécanisme régional de coopération pour le suivi et l'alerte rapide relatifs aux sécheresses dans certains pays en développement sans littoral tels que l'Afghanistan, le Kirghizistan, la Mongolie et le Népal. Dans ce cadre, elle a facilité la fourniture de données/produits et services de source spatiale par le biais des centres de service régionaux en Chine et en Inde et a renforcé les capacités des pays en développement sans littoral de faire face aux sécheresses touchant les zones agricoles.

79. Le projet pilote de surveillance des sécheresses en Mongolie a fait des progrès notables s'agissant des capacités techniques du personnel d'encadrement du Centre national mongol de télédétection, dont la formation a été assurée par les centres de service régionaux. Le projet comportait des éléments de renforcement des capacités tels que la collecte et l'analyse de données de source spatiale, l'élaboration et l'évaluation d'indices appropriés pour la Mongolie, et la mise à l'épreuve de ces indices sur le terrain. Le Centre national mongol de télédétection utilise cette nouvelle méthodologie pour surveiller la vague de sécheresse qui sévit actuellement dans le pays, et continuera de vérifier sa fiabilité au cours des deux à trois prochaines années.

80. La situation, les disparités et les arrangements institutionnels relatifs aux sécheresses au Népal ont été évoqués lors d'une mission technique consultative menée au début de 2015. La constitution d'une équipe de pays est en cours, tout comme l'élaboration d'un profil de pays, avec l'aide du secrétariat. Le séisme qui a frappé le pays en avril 2015 lui a fait prendre du retard. Le secrétariat planifie les prochaines étapes avec les coordinateurs nationaux, qui devraient commencer par une réunion pluripartite au début de 2016. En Afghanistan et au Kirghizistan, la mise en œuvre débutera lorsque le financement sera confirmé.

81. Dans le domaine de la réduction des risques de catastrophe, la CESAP a fourni des orientations de politique générale et une assistance technique aux États membres, y compris aux pays en développement sans littoral, en vue de renforcer leurs capacités de faire face aux risques de catastrophe. À cette fin,

la Division des technologies de l'information et de la communication et de la réduction des risques de catastrophe de la CESAP a organisé les activités suivantes:

a) Une Concertation régionale sur le relèvement après un séisme, sur le principe du « reconstruire en mieux », a été organisée conjointement avec le Centre de gestion des catastrophes de la SAARC et la Commission nationale de planification du Népal à Katmandou, le 1^{er} et le 2 octobre 2015, en vue d'appuyer le processus de relèvement consécutif au séisme de Gorkha (Népal). La Concertation a servi de plateforme de mise en commun des meilleures pratiques et des enseignements tirés de l'expérience en matière de mesures de relèvement et de reconstruction propres à assurer une résilience accrue. La Division, en partenariat avec le Centre de gestion des catastrophes de l'ASACR, a organisé un atelier national en décembre 2015 à l'intention des responsables politiques du Népal, pour qu'ils puissent mettre à profit les enseignements tirés des processus de relèvement suite aux séismes de Sikkim et de Bhuj (Inde);

b) Un atelier de formation sur l'évaluation rapide des dommages et des pertes à l'aide de techniques novatrices et d'applications des techniques spatiales a été organisé conjointement avec le Centre de gestion des catastrophes de l'ASACR à Katmandou, du 29 septembre au 1^{er} octobre 2015. Cet atelier portait sur la manière d'employer les avancées accomplies dans les domaines de l'application des techniques spatiales, des systèmes d'information géographique, de l'externalisation ouverte et de la modélisation pour évaluer les dommages et les pertes dans les secteurs les plus gravement touchés par une catastrophe naturelle. Il s'adressait en particulier aux pays de l'Asie du Sud et du Sud-Ouest, dont des pays en développement sans littoral tels que l'Afghanistan, le Bhoutan et le Népal;

c) La Division a poursuivi l'élaboration de lignes directrices sur l'intégration de la réduction des risques de catastrophe dans la planification multisectorielle du développement, dans le cadre du projet au titre du Compte de l'ONU pour le développement intitulé « Approfondir les connaissances et renforcer les capacités en matière de gestion des risques de catastrophe pour assurer un avenir viable à de la région de l'Asie et du Pacifique ». Le projet s'adresse aux pays en développement vulnérables, parmi lesquels des pays en développement sans littoral tels que le Bhoutan, la Mongolie et le Népal;

d) La République démocratique populaire lao a reçu l'appui du Fonds multidonateurs de la CESAP pour la préparation aux tsunamis, aux catastrophes et aux changements climatiques dans les pays de l'océan Indien et de l'Asie du Sud-Est pour l'organisation de forums semestriels sur la mousson. Ces forums réunissent un large éventail de parties prenantes, notamment les ministères d'exécution, les collectivités locales et les organismes intéressés, pour débattre de questions relatives à l'état de préparation et à la réduction des risques.

V. Conclusion

82. Le coût élevé des transactions commerciales et l'inefficacité liée aux conditions d'importation et d'exportation et aux transports constituent encore des obstacles à l'intégration des pays en développement sans littoral à l'économie mondiale, car ils réduisent la compétitivité de leurs exportations et découragent les investissements étrangers. La lourdeur des procédures commerciales et les formalités administratives excessives, associées à un manque de coordination entre les organes présents aux frontières et à un manque de transparence de la réglementation commerciale, continuent d'engendrer des problèmes et des défis pour de nombreux pays en développement sans littoral.

83. Il est important que la CESAP s'emploie à aider ces économies à utiliser plus efficacement le mécanisme d'Aide pour le commerce. Les pays en développement sans littoral ont également besoin d'une assistance technique en vue de leur adhésion à l'OMC, et la CESAP peut continuer de jouer un rôle consultatif dans le cadre du processus d'adhésion, au moyen de programmes d'analyse et de renforcement des capacités.

84. L'Organe spécial pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les pays insulaires en développement du Pacifique souhaitera peut-être envisager de nouvelles initiatives régionales destinées à renforcer la connectivité des transports inter-États et en transit en vue d'appuyer la coopération et l'intégration régionales, ainsi que proposer les activités nécessaires aux pays en développement sans littoral dans le cadre du Programme d'action régional pour la connectivité durable des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2017-2021), qui sera adopté par la Conférence ministérielle sur les transports en 2016.

85. L'organe spécial voudra peut-être également envisager d'encourager les pays en développement sans littoral à combler les lacunes en matière de connectivité des technologies de l'information et de la communication, afin de réduire la fracture numérique, de mieux exploiter le potentiel transformateur de ces technologies et de cibler les changements de politiques et de réglementations susceptibles de favoriser les investissements et la participation du secteur privé en faveur de l'amélioration des infrastructures des pays en développement sans littoral.

86. Enfin, l'organe spécial souhaitera peut-être donner des orientations au secrétariat quant à la manière d'appuyer le renforcement des capacités des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit voisins afin de leur permettre de prendre les mesures de politique générale appropriées pour répondre de manière cohérente à leurs besoins et problèmes en matière de développement.