



COMMISSION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE POUR L'ASIE ET LE PACIFIQUE

Comité de la gestion de la mondialisation

Quatrième session, Partie I  
12-14 septembre 2007  
Bangkok

**PLANIFICATION ET ÉVALUATION DU PROGRAMME: EXÉCUTION DU PROGRAMME  
POUR L'EXERCICE BIENNAL 2006-2007 CONCERNANT LE SOUS-PROGRAMME 4,  
COMMERCE ET INVESTISSEMENTS, ET LE SOUS-PROGRAMME 5,  
TRANSPORTS ET TOURISME**

(Point 7 b) de l'ordre du jour provisoire)

**EXÉCUTION DU PROGRAMME POUR L'EXERCICE BIENNAL 2006-2007  
CONCERNANT LE SOUS-PROGRAMME 5, TRANSPORTS ET TOURISME\***

*Note du secrétariat*

**RÉSUMÉ**

Le présent document fait le point des progrès accomplis dans l'exécution du programme de travail pour l'exercice biennal 2006-2007 concernant le sous-programme 5, Transports et tourisme.

Le Comité est invité à se pencher sur l'état d'exécution du programme, et à donner au secrétariat des conseils sur la façon de faire évoluer le sous-programme.

\* La version originale anglaise du présent document n'a pas été revue par les services d'édition en raison de sa présentation tardive.

## Introduction

1. L'introduction par le Siège de l'ONU en 2003 du nouveau mode de présentation a été suivie de l'adoption de nouvelles méthodes pour le suivi du programme de travail biennal. Des rapports périodiques et normalisés sont maintenant requis tous les six mois, devant inclure des produits quantitatifs pour la présentation de l'exécution du programme, notamment par les moyens suivants:

a) Établissement de données de référence pour les indicateurs de succès au début de la période biennale;

b) Collecte régulière de données relatives aux indicateurs de succès, afin de mesurer les progrès accomplis par rapport aux données de référence (il s'agit notamment d'informations obtenues en retour et d'indications reçues des utilisateurs finals des produits et services du secrétariat permettant de confirmer les résultats obtenus pendant la période biennale);

c) Suivi permanent des progrès accomplis dans l'exécution du programme de travail;

d) Identification des enseignements à tirer et des améliorations nécessaires, en vue de la planification du programme futur;

e) Présentation des résultats les plus marquants de chaque programme, sous la forme d'un « compte rendu de réalisation », afin de mettre en évidence les principales réalisations obtenues dans la mise en œuvre du programme au cours de la période biennale.

2. À cet égard, un compte rendu de réalisation doit être soumis pour chaque sous-programme, en utilisant les données recueillies au sujet des réalisations escomptées, y compris des données statistiques ainsi que d'autres informations pertinentes mesurées au regard des indicateurs de succès.

3. Le Comité est invité à examiner les progrès accomplis à ce jour dans l'exécution du programme de travail concernant le sous-programme 5, Transports et tourisme (lesquels sont présentés dans le compte rendu de réalisation servant actuellement à faire rapport au Siège de l'ONU), et à donner au secrétariat des conseils sur la façon de faire évoluer le sous-programme.

**PROGRÈS ACCOMPLIS DANS L'EXÉCUTION DU PROGRAMME DE TRAVAIL POUR  
L'EXERCICE BIENNAL 2006-2007 CONCERNANT LE SOUS-PROGRAMME 5,  
TRANSPORTS ET TOURISME**

4. Le tableau suivant est tiré du programme de travail pour l'exercice biennal 2006-2007, lequel a été approuvée par la Commission à sa soixante et unième session, puis par l'Assemblée générale à sa soixantième session, tenue en 2005:

<b>Objectif:</b> Améliorer la circulation des biens et des personnes, et renforcer le rôle du tourisme dans le développement économique et social.	
<b>Réalisation escomptée</b>	<b>Indicateurs de succès</b>
a) Renforcement des capacités des pays à formuler des politiques et à mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer leur efficacité logistique et à accroître leur participation aux accords régionaux et sous-régionaux sur les infrastructures et la facilitation des transports et du tourisme.	a) i) Augmentation du nombre de décisions et de documents directifs s'inspirant des programmes promus par la CESAP; a) ii) Augmentation du nombre de pays et d'organisations prenant des initiatives fondées sur les méthodes de la CESAP pour mesurer la réduction du temps et du coût des transports, en particulier à destination des pays sans littoral et dans les pays de transit; a) iii) Augmentation du nombre de pays participant aux accords régionaux et sous-régionaux.
b) Renforcement des capacités nationales à élaborer et mettre en œuvre des politiques et programmes visant à promouvoir les transports et le tourisme comme point d'attaque dans la lutte contre la pauvreté.	b) Augmentation du nombre de responsables nationaux qui, dans les secteurs des transports et du tourisme, procèdent à l'élaboration et à l'application de documents d'orientation et de programmes qui s'inspirent des programmes et des initiatives promus par la CESAP pour réduire la pauvreté.

5. On trouvera ci-après le rapport qui porte sur une période de 18 mois et s'inspire du compte rendu de réalisation correspondant au sous-programme considéré.

**PROGRAMME DE TRAVAIL 2006-2007 – Réalisation escomptée a)**

(Compte rendu de réalisation pour la période 2006-2007, présentant les progrès accomplis récemment au regard des résultats souhaités)

<b>Réalisation escomptée</b>	<b>a) Renforcement des capacités des pays à formuler des politiques et à mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer leur efficacité logistique et à accroître leur participation aux accords régionaux et sous-régionaux sur les infrastructures et la facilitation des transports et du tourisme.</b>
<i>Indicateur de succès</i>	a) i) Augmentation du nombre de décisions et de documents directifs s'inspirant des programmes promus par la CESAP.
1. Contexte général:	Au cours des dernières décennies, de nombreux pays de la région de l'Asie et du Pacifique ont connu une croissance considérable en termes de production, de commerce, et d'investissement. Cette croissance est largement attribuée au «processus de mondialisation». Deux des principaux moteurs dudit processus ont été les transports et les communications, secteurs dont l'évolution a à son tour favorisé les réseaux de production internationaux et contribué au développement du tourisme international.
2. Utilisateurs finals:	Les décideurs des ministères des transports, des chemins de fer, des finances et des relations extérieures; les associations de transitaires et de logistique.
3. Intermédiaires:	La CESAP collaborera étroitement avec les autres organismes de l'ONU, institutions multilatérales et organisations sous-régionales.
4. Nature du défi:	<p>La croissance économique des pays de la région est intervenue en grande part dans les zones côtières possédant des liaisons de transport maritime régionales et interrégionales bien développées. Dans le secteur des transports, le principal défi consiste à mettre en place un réseau international intermodal intégré donnant accès aux pays sans littoral et aux régions intérieures reculées, et permettant à des points de transfert intermodal situés à l'intérieur des terres (ou «ports secs») de devenir des centres de développement économique (comme leurs équivalents maritimes que sont les ports).</p> <p>Dans le secteur du tourisme, les principaux défis à relever correspondent aux cinq domaines thématiques du Programme d'action régional pour le développement durable du tourisme adopté par la Commission, à savoir: renforcement du rôle du tourisme dans le développement socioéconomique</p>

	<p>et la réduction de la pauvreté; facilitation des voyages et développement des infrastructures liées au tourisme; gestion socioculturelle et environnementale du tourisme; gestion des crises et des risques dans le secteur du tourisme; valorisation des ressources humaines dans le secteur du tourisme grâce à la création de réseaux régionaux.</p>
5. Réunions et activités:	<p>Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) les 10 et 11 novembre 2006.</p>
	<p>La Commission a adopté la résolution 62/3, intitulée «Mise en œuvre du Plan d'action pour le développement durable du tourisme dans la région de l'Asie et du Pacifique, phase II (2006-2012) et du Programme d'action régional pour le développement durable du tourisme». Cette résolution donne corps aux résultats de la Réunion intergouvernementale de haut niveau sur le développement durable du tourisme, tenue à Bali (Indonésie) en décembre 2005, où ont été adoptés la Déclaration de Bali sur le développement durable du tourisme et le Plan d'action pour le développement durable du tourisme dans la région de l'Asie et du Pacifique, phase II (2006-2012), y compris son Programme d'action régional pour le développement durable du tourisme (2006-2012).</p>
Résultats:	<p>La Conférence ministérielle sur les transports a été marquée principalement par: a) l'adoption de la Déclaration ministérielle sur l'amélioration de la sécurité routière en Asie et dans le Pacifique; b) l'adoption de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, y compris du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2007-2011). La Commission a ensuite approuvé la teneur de la Déclaration ministérielle de Busan par sa résolution 63/9, en date du 23 mai 2007, intitulée «Application de la Déclaration de Busan sur le développement des transports en Asie et dans le Pacifique et du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique, phase I (2007-2011)». Les rapports nationaux soumis par les États membres au secrétariat de la CESAP (concernant notamment le développement de la Route d'Asie, la sécurité routière et les partenariats public-privé axés sur le développement des infrastructures), ainsi que les déclarations prononcées par les délégués lors de diverses réunions de la CESAP, ont montré que plusieurs pays avaient déjà commencé à donner suite aux déclarations susmentionnées (voir par exemple les documents préparés pour l'Atelier régional sur la modernisation des itinéraires</p>

	prioritaires de la Route d'Asie (19-21 juin 2007), et pour la Réunion d'experts sur l'amélioration de la sécurité routière le long de la Route d'Asie (21-22 juin 2007)).
	La phase II du Plan d'action pour le développement durable du tourisme dans la région de l'Asie et du Pacifique (2006-2012) constitue un ensemble de politiques et de mesures à mettre en œuvre, au niveau national principalement. Lors de la session du Comité de la gestion de la mondialisation, tenue du 12 au 14 septembre 2006 à Bangkok, huit pays ont fait rapport sur les principales activités et initiatives qu'ils avaient entreprises dans le cadre du Plan d'action (E/ESCAP/CMG(3/I)/Rep, par. 48-54).
Enseignements:	
<b>Réalisation escomptée</b>	<b>a) Renforcement des capacités des pays à formuler des politiques et à mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer leur efficacité logistique et à accroître leur participation aux accords régionaux et sous-régionaux sur les infrastructures et la facilitation des transports et du tourisme.</b>
<i>Indicateur de succès</i>	a) ii) Augmentation du nombre de pays et d'organisations prenant des initiatives fondées sur les méthodes de la CESAP pour mesurer la réduction du temps et du coût des transports, en particulier à destination des pays sans littoral et dans les pays de transit.
1. Contexte général:	L'entrée en vigueur de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie et la cérémonie de signature de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique constituent une bonne base pour le développement d'un système de transport international intermodal intégré. Ces deux accords ne font toutefois qu'officialiser les systèmes d'infrastructure routière et ferroviaire; il reste beaucoup à faire pour rendre ces systèmes opérationnels. Il y a actuellement un petit nombre de tronçons manquants, et le transport international des biens, des véhicules et des personnes subit des retards considérables aux points de franchissement des frontières et dans les pays de transit.
2. Utilisateurs finals:	Les décideurs des ministères des transports, des chemins de fer, des finances et des relations extérieures; les associations de transitaires et de logistique.
3. Intermédiaires:	La CESAP collaborera étroitement avec les autres organismes de l'ONU, institutions multilatérales et organisations sous-régionales.

4. Nature du défi:	Le défi majeur consiste à rendre plus efficaces les services logistiques des transports intrarégionaux et interrégionaux, et à en réduire le coût. Ceci est particulièrement important pour les pays sans littoral et de transit. À cet égard, les pays sans littoral en viennent progressivement à assurer une liaison terrestre, et les pays de transit possédant des côtes maritimes s'intéressent aux possibilités qu'offrent leurs voisins sans littoral en matière de transit vers des marchés tiers.
5. Réunions et activités:	En 2006, le secrétariat a effectué une recherche documentaire, et organisé des ateliers visant à utiliser et promouvoir la méthode temps/coût en tant qu'instrument servant à repérer les points faibles du système logistique international. Il s'agit notamment des activités suivantes:
	Le projet interdivisions sur le renforcement des capacités institutionnelles pour la facilitation du commerce et des transports internationaux dans les pays sans littoral et les pays de transit, dans le cadre duquel le secrétariat a organisé: a) un atelier national et des services consultatifs sur la facilitation du commerce et des transports (Oulan-Bator, 17-19 avril 2006), et une mission d'information sur les installations et les formalités de franchissement des frontières; b) des ateliers nationaux et des services consultatifs sur la facilitation des transports interrégionaux le long des axes de transport euro-asiatiques (Bakou, 11-12 mai 2006; Tbilissi, 15-16 mai 2006); c) des ateliers nationaux et des services consultatifs sur la facilitation du commerce et des transports (Astana, 24-26 juillet 2006); d) une réunion d'experts chargée d'évaluer l'étude relative aux régimes juridiques de la facilitation des transports (Bangkok, 26-27 octobre 2006); e) la deuxième réunion régionale sur la facilitation du commerce et des transports dans les pays sans littoral et les pays de transit (Bangkok, 30 octobre-1 <sup>er</sup> novembre 2006).
	Le projet sur les modèles de planification logistique pour entreprises et pôles logistiques, dans le cadre duquel le secrétariat: 1) a effectué une recherche documentaire; 2) a organisé a) une réunion d'experts sur les centres de services logistiques et le développement groupé (Bangkok, 7-8 décembre 2006); b) la troisième réunion CESAP-CNUCED sur le développement groupé pour la facilitation des transports (Nong Khai (Thaïlande), 3-4 mai 2007); c) la réunion des dirigeants des associations nationales de transitaires et de logistique, et le Forum régional des transitaires, des opérateurs de transport multimodal et des prestataires de services logistiques (Bangkok, 20-22 juin 2007); et 3) a préparé une publication portant sur les modèles de planification logistique pour entreprises et pôles logistiques.

	<p>La onzième session du Groupe de travail du projet SPECA sur les transports et le franchissement des frontières (Almaty, 29-30 mars 2006); et la douzième session du Groupe de travail du projet SPECA sur les transports et le franchissement des frontières (Douchanbé, 13-14 mars 2007).</p>
Résultats:	<p>Dans le cadre du projet interdivisions sur le renforcement des capacités institutionnelles pour la facilitation du commerce et des transports internationaux dans les pays sans littoral et les pays de transit, les pays suivants ont achevé le modèle ou sont en train de l'appliquer: Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, République démocratique populaire lao, Tadjikistan et Thaïlande. Dans le cadre du programme SPECA, des données sur le Kirghizistan ont été fournies en vue de leur appliquer le modèle temps-coût, tandis qu'USAID a communiqué des données sur les itinéraires traversant les pays du SPECA. L'Institut de recherche sur les transports et les communications (NIITK, Kazakhstan) a également appliqué le modèle dans certaines études relevant du projet sur l'identification et l'analyse des itinéraires dans le couloir de transport TRACECA, et du projet sur les itinéraires reliant les pays du SPECA au port de Bandar Abbas (République islamique d'Iran). La Mongolie a utilisé la méthode de la CESAP pour analyser certains itinéraires internationaux qui l'intéressent (Brest-Oulan-Bator, port de Tianjin-Oulan-Bator, port de Nakhodka-Oulan-Bator), au titre du projet commun CESAP-OSJD de mise en exploitation d'axes ferroviaires entre l'Europe et l'Asie intéressant particulièrement les pays sans littoral de l'Asie et du Caucase (phase I).</p> <p>La période sur laquelle porte le présent rapport a été marquée par un important remaniement de la méthode temps/coût-distance mise au point par la CESAP. Premièrement, la méthode en tant que telle, ainsi que les modèles destinés aux usagers, ont été révisés sur la base des réactions exprimées par les pays ayant déjà utilisé la méthode, en vue de rendre celle-ci plus facile à employer. La méthode temps/coût-distance actualisée sert à analyser de façon plus précise la durée et le coût des transports, permettant en particulier une analyse détaillée des activités en ce qui concerne la durée et le coût des arrêts (par exemple, aux points de franchissement des frontières). Deuxièmement, des manuels d'utilisation détaillés accompagnant le modèle ont été mis au point, de façon à ce que les pays soient mieux à même d'utiliser les méthodes de la CESAP de façon indépendante. La méthode temps/coût-distance telle que révisée,</p>

	ainsi que les autres manuels d'utilisation, ont été rassemblés dans une trousse qui a été distribuée à certains pays participant au projet intitulé «Renforcement des capacités de développement des liaisons interrégionales de transport terrestre et de transport terrestre et maritime», financé par le Compte de l'ONU pour le développement, à savoir les pays ayant accepté d'appliquer le modèle (Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Chine, Fédération de Russie, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan). En outre, la trousse a été distribuée à certaines organisations (Union internationale des transports routiers, Banque asiatique de développement).
Enseignements:	
Réalisation escomptée	<b>a) Renforcement des capacités des pays à formuler des politiques et à mettre en œuvre des initiatives visant à améliorer leur efficacité logistique et à accroître leur participation aux accords régionaux et sous-régionaux sur les infrastructures et la facilitation des transports et du tourisme.</b>
<i>Indicateur de succès</i>	a) iii) Augmentation du nombre de pays participant aux accords régionaux et sous-régionaux.
1. Contexte général:	À l'exception de l'Asie centrale, les réseaux de transport internationaux d'Asie ont tendance à s'articuler autour des ports et des transports maritimes de chaque pays. En conséquence, le transport terrestre international de marchandises est en général relativement modeste et a tendance à emprunter des itinéraires tortueux.
2. Utilisateurs finals:	Les décideurs des ministères des transports, des chemins de fer, des finances et des relations extérieures; les associations de transitaires et de logistique.
3. Intermédiaires:	La CESAP collaborera étroitement avec les autres organismes de l'ONU, institutions multilatérales et organisations sous-régionales.
4. Nature du défi:	Les systèmes logistiques sont des réseaux composés de liens et de nœuds physiques et non physiques. L'efficacité de chaque lien ou nœud affecte dès lors celle du système tout entier. En outre, un système logistique est constitué de sous-réseaux (transports, communications, opérations bancaires, autorités douanières, opérations de transit, etc.), qui doivent se mêler et s'imbriquer pour que les services logistiques fournis soient efficaces. Le principal défi consiste à créer et à combiner ces réseaux. L'officialisation, la construction des tronçons manquants et l'aménagement des réseaux de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique constituent une composante essentielle de ce processus.

5. Réunions et activités:	L'entrée en vigueur, le 4 juillet 2005, de l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie.
	La cérémonie de signature de l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique a eu lieu à l'occasion de la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) les 10 et 11 novembre 2006.
Résultats:	En 2006, cinq nouveaux pays ont ratifié ou approuvé l'Accord intergouvernemental sur le réseau de la Route d'Asie (Afghanistan, Inde, Kirghizistan, Tadjikistan et Thaïlande), portant à 28 le nombre total de signataires, et à 20 le nombre d'accessions, de ratifications ou d'approbations.
	Dix-huit États membres ont signé l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique durant la Conférence ministérielle sur les transports, tenue à Busan (République de Corée) les 10 et 11 novembre 2006. À ce jour, dix-neuf pays ont signé l'Accord, et un pays (le Cambodge) l'a «accepté» (voir < <a href="http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapC/treaty5.asp">http://untreaty.un.org/ENGLISH/bible/englishinternetbible/partI/chapterXI/subchapC/treaty5.asp</a> >).
Enseignements:	

**PROGRAMME DE TRAVAIL 2006-2007 – Réalisation escomptée b)**

(Compte rendu de réalisation pour la période 2006-2007, présentant les progrès accomplis récemment au regard des résultats souhaités)

<b>Réalisation escomptée</b>	<b>b) Renforcement des capacités nationales à élaborer et mettre en œuvre des politiques et programmes visant à promouvoir les transports et le tourisme comme point d'attaque dans la lutte contre la pauvreté.</b>
<i>Indicateur de succès</i>	<i>b) Augmentation du nombre de responsables nationaux qui, dans les secteurs des transports et du tourisme, procèdent à l'élaboration et à l'application de documents d'orientation et de programmes qui s'inspirent des programmes et des initiatives promus par la CESAP pour réduire la pauvreté.</i>
1. Contexte général:	<p>Durant la décennie qui a précédé le changement de millénaire, une attention et une importance particulières ont été accordées à la réduction de la pauvreté, à la répartition des revenus et à l'intégration des diverses parties prenantes à l'activité économique. Au niveau mondial, l'aboutissement de cette tendance a été la Déclaration du Millénaire, ainsi que les objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) qui y sont associés.</p> <p>On évoque étonnamment peu la manière dont le développement des transports, de la logistique et du tourisme pourrait contribuer à la réalisation des OMD. Le risque est donc que l'action menée dans le domaine des transports et de la logistique pour réduire la pauvreté ne voie son rôle négligé ou ignoré. Dans un document soumis à la réunion de hauts responsables gouvernementaux qui s'est tenue du 6 au 8 novembre à Busan (République de Corée) sur le thème des transports et des objectifs du Millénaire pour le développement (E/ESCAP/MCT/SGO/7), en préparation de la Conférence ministérielle sur les transports, le secrétariat a passé en revue les huit objectifs un à un, et mis en évidence la contribution que les transports pourraient apporter à leur réalisation. Dans la conclusion, le secrétariat a inversé la question consistant à demander quelle est la contribution des transports à la réalisation des OMD, posant plutôt la question de savoir si les OMD pouvaient être réalisés sans la contribution du secteur des transports.</p> <p>Le secteur du tourisme se prête lui aussi à des interventions pouvant contribuer à la réalisation des OMD.</p>
2. Utilisateurs finals:	Les décideurs des ministères des transports, des chemins de fer, des finances et des relations extérieures; les associations de transitaires et de logistique.

3. Intermédiaires:	La CESAP collaborera étroitement avec les autres organismes de l'ONU, institutions multilatérales et organisations sous-régionales.
4. Nature du défi:	Si l'on est de plus en plus conscient de l'importance des interventions aux niveaux micro, méso et macro, on comprend moins bien les mécanismes de transmission par lesquels ces interventions touchent les pauvres, ainsi que l'action d'appui et les mesures politiques nécessaires pour accroître leur efficacité.
5. Réunions et activités:	Le Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2007-2011), adopté à la Conférence ministérielle sur les transports (Busan, 10-11 novembre 2006) comporte huit domaines thématiques, le huitième étant «les transports et les objectifs du Millénaire pour le développement».
	L'objectif du Plan d'action pour le développement durable du tourisme dans la région de l'Asie et du Pacifique, phase II (2006-2012) consiste à favoriser le développement rationnel et durable du tourisme, et à accroître la contribution de ce dernier au développement socioéconomique et à la réduction de la pauvreté, et notamment à la réalisation des OMD. Le premier des cinq thèmes que comporte le Plan est le «renforcement du rôle du tourisme dans le développement socioéconomique et la réduction de la pauvreté».
Résultats:	En 2007, lors des réunions des organes délibérants et autres, il est prévu que les pays fassent rapport sur les activités réalisées au titre du thème 8 («les transports et les objectifs du Millénaire pour le développement») du Programme d'action régional pour le développement des transports en Asie et dans le Pacifique (2007-2011).
	Au titre du thème 5 du Plan d'action pour le développement durable du tourisme dans la région de l'Asie et du Pacifique («renforcement du rôle du tourisme dans le développement socioéconomique et la réduction de la pauvreté»), plusieurs pays ont présenté au Comité de la gestion de la mondialisation (Bangkok, 12-14 septembre 2006) les activités qu'ils avaient entreprises, y compris: i) la mise en œuvre de plusieurs initiatives communautaires en faveur des pauvres dans le secteur du tourisme; ii) la création de zones touristiques thématiques; iii) la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès de la population locale, des femmes et des groupes défavorisés, en vue de partager les retombées du tourisme; iv) la promotion des produits des communautés locales dans le cadre du projet «Un village, un produit».
Enseignements:	