



# Assemblée générale

Distr. générale  
2 avril 2014  
Français  
Original : anglais

---

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

### Première session

New York, 12-13 juin 2014

Point 3 de l'ordre du jour provisoire\*

**Préparatifs de la Conférence : exposés et présentations**

## Rapport de la réunion régionale d'examen des préparatifs pour l'Afrique

### *Résumé*

La réunion régionale d'examen des préparatifs pour l'Afrique s'est tenue à Addis-Abeba du 16 au 18 juillet 2013 dans le cadre des préparatifs de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral qui aura lieu en Autriche en novembre 2014, conformément à la résolution [66/214](#) de décembre 2011 et à la résolution [67/222](#) du 21 décembre 2012 de l'Assemblée générale. Le présent rapport, qui rend compte de la réunion et de son document final, a été présenté à la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports qui a eu lieu à Malabo (Guinée équatoriale), du 7 au 11 avril 2014. Le rapport a été approuvé au cours de cette session.

---

\* [A/CONF.225/PC/1](#).



## I. Introduction

1. Le manque d'accès territorial direct à la mer, l'éloignement et l'isolement par rapport aux grands marchés internationaux font que les pays en développement sans littoral dépendent fortement des pays de transit pour leur commerce maritime. Les passages supplémentaires obligés aux frontières et les longues distances vers les grands marchés, auxquels s'ajoutent des procédures de transit lourdes et des infrastructures inadéquates, augmentent sensiblement le coût total des services de transport et les autres coûts de transaction, ce qui érode la compétitivité des pays en développement sans littoral, sape leur croissance économique et réduit leur capacité de promouvoir le développement social et la durabilité de l'environnement.

2. 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, qui s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) en 2003, a adopté le Programme d'action d'Almaty pour répondre aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral dans cinq domaines prioritaires : questions fondamentales liées aux politiques de transit; développement et entretien des infrastructures; commerce international et facilitation du commerce; mesures d'appui internationales; et mise en œuvre et évaluation. Dans sa résolution 66/214, l'Assemblée générale a décidé de tenir en 2014 une conférence consacrée à l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty. Elle a aussi décidé que la Conférence serait précédée par des préparatifs thématiques, menés aux échelons mondial et régional.

3. Dans ce contexte, la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement ont organisé conjointement la réunion régionale africaine d'examen de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty qui s'est tenue au Centre de conférences des Nations Unies à Addis-Abeba, du 16 au 18 juillet 2013.

4. La réunion régionale d'examen avait pour objectifs : a) d'examiner la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty en Afrique afin de recenser les principales réalisations et contraintes, ainsi que les perspectives et défis qui se dessinent; b) d'examiner le développement économique global des pays africains sans littoral, notamment en matière de commerce; c) d'évaluer les progrès accomplis dans la mise en place de systèmes efficaces de transport de transit sur le continent; et d) de formuler des orientations appropriées et des recommandations concrètes visant à répondre aux besoins spécifiques des pays en développement sans littoral.

## II. Participation

5. Ont participé à la réunion les représentants des pays en développement sans littoral et des pays de transit suivants : Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Côte d'Ivoire, Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Lesotho, Malawi, Mali, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République Centrafricaine, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sénégal, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Zambie, et Zimbabwe.

6. Étaient aussi représentées la Commission de l'Union africaine, les communautés économiques régionales, les organisations chargées des corridors de transport, et les institutions des transports suivantes : Communauté économique des États de l'Afrique Centrale (CEEAC), Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD), Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Conseil Burkinabé des chargeurs, Conseil des chargeurs du Nigéria, Organisation du corridor Abidjan-Lagos, corridor de Dar-es-Salaam, corridor de Maputo, Secrétariat du corridor trans-Kalahari, corridor central, Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui – Sangha, Fédération de l'association des transitaires de l'Afrique de l'Est, Fédération de l'association des transporteurs routiers de l'Afrique orientale et australe, Fondation pour la Sécurité routière au Cameroun, Académie régionale des sciences et techniques de la mer et Association des gestionnaires des ports de l'Afrique australe et de l'Est.

7. Les représentants des chambres de commerce des pays suivants ont pris part à la réunion : Burkina Faso, Éthiopie, Kenya, Ouganda, Togo et Zimbabwe. Le secteur privé a été représenté également par Tri-African Advisory Services, African Business Roundtable et Pax Africa, notamment.

8. Le Président mondial du Groupe des pays en développement sans littoral et les organismes et les institutions des Nations Unies et les partenaires de développement suivants ont aussi participé à la réunion : CEA, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), Organisation des Nations Unies pour le développement industriel (ONUDI), Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et Union internationale des transports routiers.

### **III. Compte rendu des travaux**

#### **Séance d'ouverture**

9. Des déclarations liminaires ont été faites par le Commissaire de l'Union africaine aux affaires économiques, Anthony Mothae Maruping; le Secrétaire général adjoint et Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, Gyan Chandra Acharya; le Représentant permanent de la République démocratique populaire lao auprès de l'Organisation des Nations Unies et Président du Groupe des pays en développement sans littoral, Saleumxay Kommasith; le Ministre d'État aux finances et au développement économique de la République fédérale démocratique d'Éthiopie, Ahmed Shide; et le Secrétaire général adjoint et Secrétaire exécutif de la CEA, Carlos Lopes.

10. Dans sa déclaration liminaire, M. Maruping a réaffirmé la volonté de la Commission de l'Union africaine d'œuvrer avec ses partenaires à l'appui de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty du fait que l'Afrique est le continent comptant le plus grand nombre de pays en développement sans littoral (16 au total). La situation géographique de ces pays entrave indéniablement et de manière particulière les efforts qu'ils fournissent pour intégrer le système commercial mondial. Il a noté que relever ces défis serait bénéfique au commerce intra-africain. Il a souligné l'importance d'une collaboration étroite entre les pays en

développement sans littoral et les pays de transit. Il est également nécessaire de collaborer avec les partenaires de développement, dans le cadre d'initiatives telles que l'Aide pour le commerce, pour mieux intégrer les pays en développement sans littoral dans le système commercial multilatéral. De plus, le secteur privé joue un rôle vital dans la promotion du commerce comme moteur de la croissance. Dans ce contexte, les gouvernements africains devraient créer les conditions nécessaires à l'essor du secteur privé, notamment en adoptant des approches novatrices de développement, comme les partenariats public-privé.

11. Dans sa déclaration, M. Acharya a indiqué que la réunion régionale d'examen s'inscrivait dans le cadre de la préparation de la conférence consacrée à l'examen décennal mondial complet de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty qui se tiendra en 2014. Il a informé la réunion de l'état d'avancement des préparatifs de la conférence. M. Acharya a souligné l'importance de la participation du secteur privé au processus préparatoire. Le secteur privé, par le biais des négociants, des transitaires, des assureurs et des transporteurs, a été très actif dans les activités commerciales des pays en développement sans littoral et a contribué à l'investissement, aussi bien sur le plan intérieur que sur celui des investissements directs étrangers. Un comité directeur a été mis en place pour superviser les activités du secteur privé, ce qui déboucherait sur la tenue d'une manifestation de haut niveau, pendant la conférence de 2014.

12. M. Acharya a énuméré quelques éléments essentiels à la promotion du développement des pays en développement sans littoral au cours des 10 prochaines années, y compris l'investissement dans les transports, les technologies de l'information et des communications et les infrastructures énergétiques dans les pays en développement sans littoral et les pays de transit; l'investissement dans les infrastructures immatérielles ou la facilitation du commerce; la prise en compte des besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans les négociations en cours à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) sur la facilitation du commerce; l'amélioration de l'accès aux marchés pour les produits agricoles et non agricoles provenant des pays en développement sans littoral; et un appui technique continu pour accélérer l'entrée des pays en développement sans littoral à l'OMC. En conclusion, il a dit qu'il faudrait intégrer pleinement les priorités de développement des pays en développement sans littoral au programme de développement pour l'après-2015 afin de garantir des résultats significatifs en matière de développement.

13. Dans sa déclaration liminaire, M. Kommasith a souligné que le groupe constituait une instance utile pour coordonner les efforts de développement des pays en développement sans littoral et convenir de positions communes sur des questions de portée mondiale, telles que les discussions en cours sur le programme de développement pour l'après-2015. Le groupe avait notamment pesé sur la décision de l'Assemblée générale de tenir une conférence mondiale en 2014 pour examiner les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, 10 ans après son adoption. Il a aussi attiré l'attention des participants sur un accord international concernant la mise en place d'un groupe de réflexion pour traiter des questions relatives aux pays en développement sans littoral, et a encouragé les pays africains à adhérer à l'accord afin de rassembler suffisamment de signataires pour le rendre opérationnel.

14. Dans sa déclaration liminaire, M. Shide a souligné l'importance d'accélérer la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, lequel représente une occasion

unique de mobiliser la solidarité internationale et de susciter des partenariats afin d'aider les pays en développement sans littoral à prendre véritablement part aux échanges internationaux. Il a noté que le Gouvernement éthiopien était attaché au Programme d'action d'Almaty et que tous les domaines prioritaires de ce programme avaient été intégrés dans les trois plans nationaux de développement précédents. L'Éthiopie a fait des progrès constants en matière de développement économique et social depuis l'adoption du Programme d'action. Son produit intérieur brut a augmenté en moyenne de 11 % au cours des neuf dernières années. M. Shide a également noté les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du Programme d'action, notamment le manque de ressources humaines et financières, ainsi que l'insuffisance des capacités techniques et institutionnelles.

15. Il a réaffirmé l'importance d'apporter un appui international aux pays en développement sans littoral dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, notamment dans le cadre de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire. Pour vaincre les difficultés auxquelles ils sont confrontés, les pays en développement sans littoral doivent coopérer étroitement avec leurs voisins de transit. Il a conclu en félicitant le système des Nations Unies pour le rôle clef qu'il joue, par le biais du Bureau du Haut-Représentant, dans la mobilisation de ressources et d'un appui au niveau international pour la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty et a exhorté les partenaires de développement à augmenter leur contribution.

16. M. Lopes a souligné dans ses observations liminaires l'opportunité de la tenue de la réunion à Addis-Abeba, capitale de l'Éthiopie, un pays qui se transforme et qui a prouvé qu'il était possible, tout en étant sans littoral, de s'arracher à la pauvreté. Il a noté que le Programme d'action était important pour les pays africains, car il visait à faire face aux problèmes liés à la facilitation du commerce et aux infrastructures, dont on savait qu'ils étaient plus graves en Afrique que dans d'autres régions du monde. La réalisation des objectifs du Programme d'action permettrait de renforcer l'intégration régionale de l'Afrique, son industrialisation et sa transformation économique en général.

17. M. Lopes a souligné également que la réunion devrait tenir compte des initiatives existantes en matière de facilitation du transport et du commerce en Afrique. Il a exhorté les délégués à garder à l'esprit les progrès accomplis dans les négociations de l'OMC sur la facilitation du commerce et relevé que les interventions menées dans le cadre du Programme d'action d'Almaty pouvaient faciliter la mise en œuvre des mesures envisagées dans le cadre de l'OMC. Il a également exhorté les participants à examiner les liens entre le Programme d'action d'Almaty et les discussions en cours sur le programme de développement pour l'après-2015. Il a conclu en assurant les participants de l'appui constant de la CEA aux efforts visant à répondre aux besoins particuliers des pays sans littoral et des pays de transit d'Afrique et à renforcer leur capacité de participation au commerce international.

#### **Rapport sur l'état de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

18. Un représentant du Bureau du Haut-Représentant a fait un exposé introductif sur les perspectives mondiales de l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty. Il a indiqué que les pays en développement sans littoral continuaient de rencontrer des problèmes, dont l'insuffisance des infrastructures de transit; l'éloignement par rapport aux grands marchés; l'inefficience des systèmes

logistiques; les retards occasionnés durant le transit par la lourdeur des procédures au passage des frontières; l'utilisation lacunaire des technologies de l'information et des communications et l'excès de documents exigés; la grande dépendance à l'égard de produits volumineux et de faible valeur unitaire; et le caractère limité des capacités de production.

19. Il a attiré l'attention des participants sur une étude effectuée par le Bureau du Haut-Représentant pour estimer le coût total de l'enclavement pour le développement (sur les plans économique et social, notamment). Il ressortait des données empiriques recueillies dans l'étude que l'absence de littoral constituait un véritable obstacle au développement : en 2010, les échanges des pays en développement sans littoral ne représentaient que 61 % du volume des échanges des pays côtiers et les coûts de transport étaient de 45 % supérieurs à ceux des pays côtiers et avaient augmenté avec le temps. En raison de l'enclavement, le niveau de développement des pays en développement sans littoral était en moyenne de 20 % inférieur à ce qu'il serait sans ce facteur.

20. Depuis l'adoption du Programme d'action d'Almaty, les pays en développement sans littoral, en tant que groupe, affichaient des taux de croissance économique plus élevés. Ils ont connu toutefois un déclin en matière de valeur ajoutée manufacturière et de productivité agricole. Sur le front du développement social, le représentant a indiqué que les pays en développement sans littoral voyaient leur indice de développement humain progresser depuis 2003. Ils avaient aussi enregistré des avancées dans la réalisation de certains objectifs du Millénaire pour le développement, notamment : hausse du taux net de scolarisation dans l'enseignement primaire; augmentation de la proportion de femmes dans les parlements nationaux; diminution du taux de prévalence du VIH; et déclin du taux de mortalité des moins de 5 ans. Toutefois, il fallait encore faire davantage, en particulier dans les domaines de la réduction de la pauvreté et de la sous-alimentation.

21. Dans le domaine prioritaire des aspects fondamentaux des politiques de transit, les pays en développement sans littoral et les pays de transit ont renforcé l'harmonisation des politiques et législations en matière de transport et de transit, la simplification des procédures aux frontières, l'établissement de cadres institutionnels favorables et la mise en œuvre d'initiatives de facilitation du commerce, y compris des postes frontière intégrés, le Système TIR, le traitement par guichet unique et des polices d'assurance en responsabilité civile automobile. L'élaboration, l'adoption et l'application d'accords régionaux allaient croissant, notamment en ce qui concerne l'Accord intergouvernemental sur le réseau routier asiatique et l'Accord intergouvernemental sur le réseau du Chemin de fer transasiatique. La région de l'Afrique œuvrait également à la mise au point d'un accord intergouvernemental appelé à jeter les bases de la Route transafricaine.

22. S'agissant du domaine prioritaire de la construction et de l'entretien des infrastructures, des travaux d'extension et d'amélioration étaient actuellement réalisés sur le réseau routier asiatique et le réseau ferroviaire transasiatique, les corridors de transit en Afrique et les infrastructures de transport en Amérique du Sud. Les pays en développement sans littoral restaient cependant les moins bien dotés en routes pavées. En revanche, ils avaient tous enregistré une hausse des abonnements aux services de téléphonie mobile et du nombre d'utilisateurs de l'Internet au cours de la période considérée. Des ports secs étaient en cours de construction

dans toutes les régions. Les ressources financières nécessaires pour le développement des infrastructures étaient élevées.

23. S'agissant du domaine prioritaire du commerce international et de la facilitation des échanges, les exportations des pays en développement sans littoral sont passées de 42 milliards de dollars en 2003 à 224 milliards de dollars en 2011. Néanmoins, ces pays n'occupaient encore qu'une position marginale sur les marchés internationaux, leur part du total des transactions commerciales mondiales étant demeurée aux alentours de 1 %. Ils dépendaient fortement de l'exportation de produits primaires *et* leurs capacités de production étaient faibles.

24. Les pays en développement sans littoral parvenaient de mieux en mieux à faciliter le commerce et le transport transfrontières. Selon le rapport de la Banque mondiale intitulé « Doing Business 2013 », le nombre de jours qu'il fallait à ces pays pour importer des marchandises a diminué, passant de 57 en 2006 à 48 en 2013, tout comme le nombre de jours qu'il leur fallait pour exporter, qui a été réduit de 48 à 42, sur la même période. Cela dit, bien qu'il s'agisse d'une réalisation majeure, ces délais n'en restaient pas moins près de deux fois plus élevés que dans les pays de transit.

25. Depuis 2003, trois pays en développement sans littoral étaient parvenus au terme du processus d'adhésion à l'OMC. Le Kazakhstan, l'Afghanistan et l'Éthiopie étaient à des stades avancés de ce processus, tandis que l'Azerbaïdjan, le Bhoutan et l'Ouzbékistan présentaient des niveaux de progression variés, mais en tous les cas inférieurs. Le représentant a souligné qu'il fallait aider ces pays dans leur démarche d'adhésion.

26. Pour conclure, il a énuméré quelques-unes des priorités des pays en développement sans littoral : réduire les coûts de transaction liés au commerce; renforcer les capacités de production; créer de la valeur ajoutée; diversifier et réduire la dépendance vis-à-vis des produits de base; améliorer les infrastructures; appuyer l'intégration régionale et la gestion des corridors; accroître les ressources financières, l'aide publique au développement (APD), les investissements directs étrangers et les transferts de fonds des travailleurs migrants; et tenir compte des difficultés propres aux pays en développement sans littoral dans le programme de développement pour l'après-2015.

27. Un représentant de la CNUCED a ensuite fait un exposé sur la promotion de la transformation structurelle dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. Il a souligné que les coûts de transaction, en particulier pour le transport et l'assurance, étaient généralement plus élevés en Afrique et constituaient un obstacle aux échanges. En Afrique centrale, par exemple, transporter une tonne de marchandises entre Douala, au Cameroun, et N'Djamena, au Tchad, coûtait 0,11 dollar par kilomètre, ce qui représentait plus du double du coût constaté en Europe occidentale, à savoir 0,05 dollar. Étant donné la situation déplorable des services de transport et de facilitation du commerce dans les pays en développement sans littoral d'Afrique, il était probable que ces deux aspects et les accords de transit restent des préoccupations prioritaires dans les futurs programmes de ce groupe de pays.

28. Les défis à relever par les pays en développement sans littoral allaient au-delà des difficultés à livrer les marchandises dans les temps et à un coût raisonnable sur les marchés internationaux; ils tenaient également au manque de capacités

productives, au déclin de la productivité agricole dû aux faibles niveaux d'investissement, à la forte incidence de la pauvreté, à la dépendance excessive à l'égard des exportations de produits primaires, au faible niveau de compétences et de ressources technologiques, au fait que le secteur privé soit majoritairement informel et à des progrès limités en matière de transformation structurelle.

29. Bien que l'Afrique ait connu une période de croissance économique soutenue, cette croissance ne s'est pas traduite par un niveau suffisant de création d'emplois ni une amélioration du développement humain, et rien ou presque ne semblait indiquer une évolution structurelle vers des économies à haute valeur ajoutée axées sur la productivité, compte tenu d'une dépendance forte vis-à-vis de l'extraction et de l'exportation de ressources naturelles. La transformation structurelle dans les pays en développement sans littoral ne pouvait être opérée qu'en transférant des ressources d'un secteur à l'autre ou en passant de la production de biens et services à faible niveau de technologie et de productivité à celle de biens et de services à haut niveau de technologie et de productivité, tels que des biens horticoles et services électroniques de grande valeur. Le représentant a insisté sur le fait que l'industrie manufacturière, les services et l'agriculture étaient des secteurs susceptibles de favoriser la transformation structurelle.

30. Il a mis en exergue des domaines d'action spécifiques pouvant favoriser la transformation structurelle, dont l'intégration régionale. Dans son programme d'intégration régionale, l'Afrique devait, au-delà de l'accroissement des échanges intra-africains, insister davantage sur la croissance économique et les résultats du développement en général. Il faudrait qu'elle crée des chaînes de valeur régionales afin de parvenir à une plus grande intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Pour cela, elle devrait accroître les investissements dans les infrastructures matérielles et immatérielles, moderniser constamment les entreprises nationales qui participent aux chaînes de valeur, fournir des services d'appui au commerce et des informations sur les marchés et investir dans l'éducation et l'innovation. Dans chacun de ces domaines, les politiques industrielles nationales et régionales joueraient un rôle crucial. Les pays en développement sans littoral devraient également favoriser l'entrepreneuriat, en particulier au niveau des petites et moyennes entreprises, et il était essentiel d'améliorer les capacités de production et d'approvisionnement des entreprises privées nationales.

31. Un représentant de la CEA a fait un exposé sur l'état de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty en Afrique. Il a noté que les pays en développement sans littoral d'Afrique avaient fait des progrès tangibles en matière de développement économique et social pendant la mise en œuvre du Programme. Leur indice de développement humain s'était amélioré et l'écart entre eux et les pays de transit s'était réduit. Ils avaient enregistré des progrès notables dans la réalisation de certains objectifs du Millénaire pour le développement, à savoir l'éducation, l'égalité des sexes et la lutte contre le VIH/sida. Beaucoup restait encore à faire, toutefois, notamment en ce qui concerne la réduction de la pauvreté et la mortalité infantile et les inégalités qui se creusaient dans les pays en développement sans littoral.

32. Concernant le domaine prioritaire des aspects fondamentaux des politiques de transit, le représentant a noté que la participation des pays africains aux conventions internationales pertinentes était faible. La plupart des pays en développement sans littoral et des pays de transit étaient parties à des accords régionaux et sous-



régionaux, et parfois à des accords bilatéraux. Il a souligné qu'il importait que les instruments applicables soient effectivement ratifiés et mis en œuvre tant par les pays en développement sans littoral que par les pays de transit voisins, de sorte que les premiers puissent tirer les avantages d'une intégration plus grande dans l'économie mondiale. Il a précisé que les instruments juridiques régissant le transport en transit au niveau sous-régional avaient été actualisés après l'adoption du Programme d'action d'Almaty afin que l'accent soit mis sur la facilitation du transit. L'intervenant a également observé que les pays en développement sans littoral et les pays de transit appliquaient plusieurs politiques et mesures de facilitation du transport en transit, notamment la mise en commun de postes frontière; la mise en place de systèmes de traitement à guichet unique; l'harmonisation des frais de transit routier et des documents de déclaration en douane; les polices d'assurance en responsabilité civile automobile; la réduction des barrages routiers; et l'utilisation accrue de systèmes électroniques pour le dédouanement. Ces initiatives avaient contribué à faire baisser notablement les temps de transit et les coûts de transport.

33. S'agissant du domaine prioritaire de la construction et de l'entretien des infrastructures, les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit ont fait des progrès dans l'amélioration du réseau routier sur les grands corridors de transit de la Route transafricaine. Il demeurait néanmoins des lacunes infrastructurelles majeures qui, pour être comblées, nécessitaient des ressources considérables. Il était également impératif d'établir et d'entretenir des infrastructures de facilitation telles que des centres de distribution, des ports secs, des installations frontalières et des aires de repos sûres. Malgré les quelques progrès réalisés dans l'amélioration des infrastructures énergétiques, l'Afrique restait la région du monde où l'accès à l'énergie était le plus limité. Concernant les technologies de l'information et des communications, les pays en développement sans littoral du continent connaissaient un usage nettement accru de la téléphonie mobile et de l'Internet. Cependant, ils étaient en retard sur les autres pays en développement concernant l'Internet à haut débit en raison du manque d'accès direct à des câbles sous-marins.

34. Dans le domaine prioritaire du commerce international et de la facilitation des échanges, les exportations de marchandises des pays en développement sans littoral d'Afrique n'avaient que triplé. Les pays en développement sans littoral d'Afrique dépendaient beaucoup des produits primaires, avec une concentration très élevée des exportations en 2010 et 2011 (Mali : 79 % d'or; Botswana : 75,6 % de diamants; Malawi : 58,4 % de tabac; etc.). La concentration des marchés d'exportation africains était en train de basculer de la domination traditionnelle de l'Union européenne à celle des économies émergentes. La facilitation du commerce fonctionnait mieux, mais les coûts de transaction liés au commerce restaient élevés et avaient augmenté dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. Ces derniers pourraient tirer profit d'un accord de facilitation commerciale négocié à l'OMC. Deux pays en développement sans littoral d'Afrique n'étaient pas encore membres de l'OMC.

35. En ce qui concerne le domaine prioritaire des mesures internationales d'appui, les pays en développement sans littoral d'Afrique ont bénéficié d'une hausse de l'APD et de l'Aide pour le commerce au cours de la période considérée. Ils ont également reçu un soutien technique et financier de la part des institutions financières internationales et régionales, des fonds d'infrastructures africains et de

la coopération Sud-Sud. L'ONU et d'autres organisations internationales ont fourni une assistance technique et prêté leur concours au renforcement des capacités. Le représentant de la CEA a conclu en attirant l'attention sur certains des nouveaux défis, notamment les conflits civils, la crise économique et financière mondiale, les changements climatiques, l'accélération de l'urbanisation et des migrations, la gouvernance et la gestion des ressources naturelles.

36. Dans les discussions qui ont suivi, les participants ont mis l'accent sur la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport, et en particulier de construire les liaisons manquantes et de moderniser le réseau routier. Ils ont souligné que les infrastructures de facilitation – TIC et énergie – étaient cruciales pour mieux favoriser les interactions entre les pays en développement sans littoral et devaient donc être financés. Ils ont en outre noté que le caractère limité de la diversification de la base des exportations, de la création de valeur ajoutée et des capacités de production constituait une difficulté majeure pour les pays en développement sans littoral. Les participants ont insisté sur l'importance de la ratification par les pays en développement sans littoral et les pays de transit des conventions pertinentes et de l'appui de la communauté internationale.

#### **Initiatives régionales et sous-régionales en matière d'infrastructures et de facilitation du commerce en Afrique**

37. Au titre de ce point de l'ordre du jour, des représentants des institutions suivantes ont présenté des exposés : Commission de l'Union africaine, Secrétariat du corridor trans-Kalahari, corridor central et corridor de Dar es-Salaam, Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sanga, Organisation du corridor Abidjan-Lagos, corridor de Maputo. Des présentations ont été faites également au nom des communautés économiques régionales suivantes : CEEAC, SADC, CEDEAO et IGAD.

38. La plupart des exposés ont porté sur la couverture géographique et sur les travaux, les objectifs et les programmes des institutions chargées de la gestion des corridors et de leurs États membres. Les représentants de ces institutions ont traité généralement de questions liées à l'amélioration des infrastructures matérielles, à la facilitation du transit et du commerce, à la croissance du trafic et des activités économiques et à la réduction du temps de transit et de son coût. Ils ont aussi mentionné leurs réalisations, notamment l'adoption d'une législation simplifiée, de procédures douanières harmonisées et de procédures de transit communes. Certains avaient de plus mis en place des observatoires pour recueillir des informations et des données sur la circulation des personnes et des biens, évaluer les retards aux postes frontière et inspecter l'état des routes. En outre, des progrès ont été signalés s'agissant de la gestion du risque et du respect des règles.

39. Les représentants des communautés économiques régionales ont présenté les points essentiels en ce qui concerne certains programmes d'infrastructure et de transport actuellement menés au sein de leurs communautés. Il s'agit notamment des programmes de routes bitumées dans la région de la CEEAC qui compte 55 projets routiers pour la mise en place d'un système de transport multimodal aux fins d'intégration régionale; de la mise en œuvre en cours des initiatives programmatiques destinées à assurer les infrastructures requises pour harmoniser l'intégration régionale et commerciale dans la région de la SADC; des études de faisabilité déjà achevées et adoptées qui portent sur sept postes frontière dans la

région de la CEDEAO; et des projets prioritaires recensés pour la construction de corridors (Djibouti-Éthiopie, Éthiopie-Soudan du Sud, Éthiopie-Kenya, etc.) dans le cadre de l'IGAD.

40. La Commission de l'Union africaine a indiqué que des progrès encourageants avaient été réalisés dans la mise en œuvre des projets liés à la Route transafricaine, malgré les nombreuses difficultés rencontrées. La Commission a engagé de nouvelles initiatives pour financer les liaisons infrastructurelles manquantes qui avaient été identifiées sur les principaux corridors de transport. Elle a considéré l'exécution réussie de la Route transafricaine et du Programme de développement des infrastructures en Afrique comme un jalon important sur la voie de l'application du Programme d'action d'Almaty.

41. Certains corridors, comme celui de Maputo, relevaient principalement du secteur privé et portaient surtout sur la logistique de transport (routes et voies ferrées). Les déséquilibres commerciaux entre les pays desservis par un même corridor, par exemple entre le Mozambique et le Swaziland d'une part et l'Afrique du Sud d'autre part, ont aussi été soulignés. Depuis son établissement, le corridor trans-Kalahari s'est prévalu d'avoir mis un grand nombre de procédures transfrontières en conformité avec les programmes d'intégration régionale de la SADC, de l'Union douanière d'Afrique australe et du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, de même que d'avoir adopté de bonnes pratiques internationales, à savoir l'adoption de législations simplifiées et de procédures douanières harmonisées pour faciliter le trafic de transit le long du corridor; l'introduction et l'utilisation réussies d'un formulaire administratif unique (SAD 500); l'adoption de procédures de transit communes; l'harmonisation des limites relatives à la charge par essieu; la réduction du temps de dédouanement (temps de séjour) à la frontière de plusieurs heures à moins d'une heure, avec un minimum de 30 minutes; l'augmentation du trafic de marchandises et de passagers, passé de moins de 5 % en 2000 à environ 50 % (pour les marchandises) et 60 % (pour les passagers) à l'heure actuelle.

42. Au cours de la discussion qui a suivi, les participants ont noté que le souci des États membres de protéger leur souveraineté nationale et d'assurer leur sécurité nationale contribuait à la lenteur des progrès dans le démantèlement des obstacles au commerce en Afrique. Ils ont souligné que des recommandations importantes liées au transport en transit et au commerce avaient été faites lors des réunions précédentes et devraient être prises en considération afin d'éviter un gaspillage de temps et de ressources, et qu'il convenait de clarifier la base juridique de certains instruments de facilitation du commerce et du transport au niveau des communautés économiques régionales et d'y sensibiliser les parties prenantes.

### **Expérience des pays**

43. Les pays en développement sans littoral ci-après ont présenté des exposés au titre de ce point de l'ordre du jour : Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, Lesotho, Mali, Niger, Ouganda, Rwanda, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Zambie et Zimbabwe. Les pays de transit ci-après ont également fait des exposés : Bénin, Cameroun, Côte d'Ivoire, Djibouti, Nigéria, République-Unie de Tanzanie et Togo.

44. Les pays en développement sans littoral ont mis en avant les progrès qu'ils avaient obtenus dans l'amélioration des infrastructures de transport, y compris les routes, les chemins de fer et les transports maritimes et aériens; des infrastructures

dédiées aux TIC et à l'énergie; et des ports secs. La plupart de ces pays avaient employé leurs propres ressources et l'aide financière des partenaires de développement pour ce faire, mais les besoins étaient encore importants en la matière et une aide supplémentaire s'avérait nécessaire. Les représentants ont également noté que certains ports maritimes qu'ils utilisaient étaient lourdement encombrés. Certains ont indiqué qu'ils mettaient en place des itinéraires de remplacement pour se protéger.

45. La plupart des représentants ont souligné que leur pays était partie aux accords sous-régionaux, régionaux et bilatéraux. D'aucuns ont fait savoir qu'ils étaient parties à certaines des conventions internationales pertinentes, tandis que d'autres ont indiqué qu'ils ne l'étaient pas du fait qu'ils ne connaissaient pas parfaitement les conventions ni leurs avantages potentiels. Ils ont insisté sur la nécessité d'un appui au renforcement des capacités. Les pays en développement sans littoral ont enregistré des avancées en matière d'harmonisation des procédures de transit et de franchissement de frontière et des politiques liées à la gestion des installations et services de transport au sein de leurs communautés économiques régionales. Beaucoup ont signalé qu'ils avaient établi des postes frontière communs qui avaient permis de réduire considérablement les temps de passage aux frontières. Ils avaient également mis en place des systèmes automatisés et des guichets uniques au niveau des douanes. Nombre d'entre eux avaient mis en place des cadres institutionnels afin de coordonner la facilitation du commerce ou du transit sur le plan national.

46. Bien que des étapes aient été franchies sur différents fronts relatifs aux infrastructures et à la facilitation du transport, le mouvement des personnes, des véhicules et des marchandises le long des corridors continuait de rencontrer des obstacles, notamment la persistance de barrières non tarifaires; les infrastructures insuffisantes ou inadaptées pour favoriser une bonne circulation des marchandises dans les pays en développement sans littoral et même les pays de transit; les coûts logistiques élevés découlant des retards le long de certaines frontières; l'indisponibilité de conteneurs vides; l'inadéquation des installations de stockage; et le manque de soutien financier pour les programmes.

47. Les messages qui sont ressortis des exposés présentés par les pays de transit avaient principalement trait aux efforts déployés par ces pays pour améliorer les temps de dédouanement au port et de franchissement des frontières; moderniser et équiper l'administration des douanes; simplifier les procédures administratives et douanières; réduire les frais d'escorte; poursuivre la coopération avec les pays sans littoral en surveillant les corridors par l'intermédiaire d'observatoires du transport; établir des institutions de gestion des corridors ainsi que des comités de facilitation du commerce et du transport qui associeraient le secteur privé; et contrôler étroitement le dédouanement des cargaisons et la mainlevée en vue de réduire la congestion des ports et les coûts de transport. Constatant les coûts de transport élevés dans la région, les pays de transit ont également mentionné les travaux menés, en collaboration avec d'autres partenaires (le secteur privé et d'autres partenaires internationaux), pour abaisser les coûts de la chaîne d'approvisionnement pour les exportateurs et accroître la compétitivité économique de leurs pays, entraînant ainsi la création de nouveaux emplois, une hausse des revenus et un recul de la pauvreté. Dans le domaine des infrastructures, outre l'amélioration des routes, les efforts ont porté sur l'agrandissement des ports, la construction de nouveaux ports, la modernisation des installations portuaires et la création de nouveaux corridors d'échanges et de transport.

48. Dans la discussion qui a suivi, les participants ont observé que les frais de douane élevés aux ports et le long des corridors, de même que les coûts de transport, élevés eux aussi, faisaient partie des principaux obstacles qu'il fallait écarter. Ils ont également noté qu'il existait plusieurs liaisons manquantes sur les grands corridors et qu'il était urgent d'accélérer la remise en état des infrastructures le long de ces corridors. Ils ont en outre souligné qu'une intégration du Programme d'action d'Almaty dans les stratégies nationales de développement favoriserait l'affectation de fonds budgétaires aux domaines prioritaires en vue d'une mise en œuvre effective.

#### **Mesures internationales d'appui à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

49. Les entités internationales ci-après ont fait des exposés au titre de ce point de l'ordre du jour : Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement; CNUCED; ONUDI; et Union internationale des transports routiers.

50. Au cours de son exposé, la représentante du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a souligné que l'APD versée aux pays en développement sans littoral avait plus que doublé entre 2000 et 2010, pour atteindre 26 milliards de dollars en 2011. Toutefois, le montant octroyé variait beaucoup d'un pays à l'autre et six des pays en développement sans littoral d'Afrique dépendaient de cette aide pour au moins 20 % des dépenses de leurs administrations centrales. Les flux d'Aide pour le commerce à destination des pays en développement sans littoral avaient augmenté depuis 2003 et la majorité de cette aide est allée aux infrastructures économiques et au renforcement des moyens de production.

51. Bien que les investissements étrangers directs aient augmenté pour le groupe des pays en développement sans littoral, cette augmentation est bien minime pour l'Afrique comparée aux autres régions. Les investissements étrangers directs se sont concentrés dans une large mesure sur quelques pays riches en ressources. Pour attirer ce type d'investissement, il est important de disposer d'un environnement propice. La promotion des investissements étrangers directs devrait soutenir le traitement local, la création de valeur ajoutée, le développement des infrastructures, la facilitation du commerce et le transfert de technologies. Un meilleur accès aux marchés est essentiel pour les pays en développement sans littoral, et la communauté internationale devrait envisager d'établir un mécanisme d'accès privilégié aux marchés pour les exportations des pays en développement sans littoral afin d'atténuer l'importance des coûts de transaction liés au commerce, qui découle des désavantages géographiques de ces pays. La coopération Sud-Sud s'était intensifiée durant la période d'examen et il était important de la favoriser par le partage de meilleures pratiques, d'expériences et de connaissances, l'accroissement de l'investissement et le transfert de technologies adaptées. Les organismes du système des Nations Unies, les communautés économiques régionales, les institutions multilatérales, dont l'OMC et la Banque mondiale, les donateurs, les banques régionales de développement et certaines organisations sous-régionales ont apporté leur appui aux pays en développement sans littoral par l'intermédiaire de l'assistance technique, du renforcement des capacités, d'activités de plaidoyer et de la mobilisation de ressources. Ce soutien devrait être poursuivi et accru.

52. Dans le cadre de son exposé, le représentant de la CNUCED a indiqué que, lorsque le Programme d'action d'Almaty avait été élaboré 10 ans plus tôt, il n'avait pas établi de mesures d'appui spécifiquement destinées aux pays en développement sans littoral. Ces derniers recevaient actuellement une assistance en tant que pays en développement et bénéficiaient de diverses initiatives de coopération internationale telles que l'aide publique au développement. Beaucoup d'entre eux participaient à des accords de libre-échange et à la coopération Sud-Sud. Néanmoins, ces mesures n'étaient pas spécifiques aux pays en développement sans littoral et n'étaient pas liées au handicap géographique d'être privé d'un accès direct à la mer. Il importait que les pays en développement sans littoral fassent l'objet de mesures spécifiques comme le traitement spécial et différencié dont bénéficiaient, à l'OMC, les pays les moins avancés. L'Union européenne pourrait être invitée à envisager d'étendre à tous les pays en développement sans littoral les privilèges accordés par l'Autorité bancaire européenne dans le cadre du processus d'examen du Programme d'action d'Almaty. Ce serait une réalisation historique du programme devant succéder au Programme d'action d'Almaty. L'orateur a conclu en mettant en avant certains éléments de l'assistance technique que la CNUCED fournissait aux pays en développement sans littoral.

53. Dans son exposé, le représentant de l'Union internationale des transports routiers a indiqué que son organisation fournissait un appui en matière de développement durable et de facilitation. Sur ce deuxième point, la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (Convention TIR) a joué un rôle clef dans la facilitation du commerce et du transport internationaux, en particulier les 15 dernières années, pour les pays en développement sans littoral d'Asie centrale. Ce qui a servi aux pays en développement sans littoral d'autres régions pour développer et faciliter le commerce et le transport pouvait être mis à profit avec les mêmes effets positifs par les pays en développement sans littoral d'Afrique. En outre, l'académie de l'Union internationale des transports routiers a contribué au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral en dispensant aux opérateurs de transport et chauffeurs routiers, par l'intermédiaire de son réseau d'instituts nationaux de formation agréés, des programmes de formation pleinement conformes aux normes internationales, œuvrant ainsi à consolider la profession, à accroître l'efficacité et la rentabilité des sociétés de transport routier tout en favorisant le développement durable, notamment à l'aide de programmes de conduite écologique, et la sécurité routière. Le représentant a mis en exergue la coopération de l'Union avec la Commission de l'Union africaine, la CEA, la Banque mondiale et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne et confirmé que l'Union était disposée à partager ses connaissances et son expérience en vue de faciliter l'adhésion aux principales conventions des Nations Unies et leur application.

54. Dans son exposé, le représentant de l'ONUDI a fait ressortir les initiatives que son organisation menait pour aider les pays en développement sans littoral à améliorer leurs capacités productives, notamment en ce qui concerne l'énergie, l'industrialisation et l'entrepreneuriat. Il a souligné que les pays en développement sans littoral devraient bénéficier de mesures internationales spéciales.

55. Au cours de la discussion qui a suivi, plusieurs participants ont souligné que les pays en développement sans littoral avaient des besoins particuliers dans divers domaines allant de l'investissement dans les infrastructures physiques et immatérielles et leur entretien, au renforcement des capacités commerciales et

productives, l'intégration régionale et les chaînes de valeur mondiales ayant un rôle important à jouer. Il a été également souligné qu'il importait d'investir dans les infrastructures routières et, tout autant, d'améliorer le matériel roulant du secteur ferroviaire dans les pays en développement sans littoral d'Afrique. Les participants ont insisté sur la nécessité de réfléchir à la création de sources innovantes de financement, telles que des fonds de développement des infrastructures liées au transport et à l'énergie. Ils ont enfin noté qu'il fallait intensifier les flux d'investissements étrangers directs à destination des pays en développement sans littoral et suggéré que les pays améliorent les corridors internationaux en vue d'attirer ces investissements de manière plus effective.

### **Application et examen du Programme d'action d'Almaty**

56. Un représentant du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a fait un exposé sur la mise en œuvre, le suivi et l'examen du Programme d'action d'Almaty. Il a présenté un plan de progression dans l'optique de l'examen décennal complet du Programme d'action d'Almaty, prévu en 2014, en mettant l'accent sur les activités des trois volets – intergouvernemental, interinstitutions des Nations Unies et secteur privé.

57. L'orateur a informé les participants que la mise en œuvre, le suivi et l'examen devaient être entrepris à tous les niveaux : national, sous-régional, régional et mondial. Les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit devaient se tenir mutuellement responsables des mesures prises pour améliorer les processus de transit. Sur le plan national, les gouvernements des pays en développement sans littoral devaient intégrer le nouveau programme d'action à leurs stratégies de développement national et sectoriel et instaurer et réaliser des examens réguliers.

58. À l'échelon sous-régional, les organisations devaient élaborer et mettre en œuvre des projets prioritaires de renforcement des infrastructures, intégrer l'application du Programme d'action d'Almaty à leurs programmes de travail pertinents et entreprendre des examens. À l'échelon régional, les commissions économiques régionales concernées devaient réaliser des examens périodiques et le Programme d'action devrait être pris en compte dans l'aide au développement et le financement y afférent.

59. Sur le plan mondial, l'examen annuel par l'Assemblée générale de la mise en œuvre du nouveau Programme d'action serait effectué sur la base des rapports annuels du Secrétaire général, de l'évaluation d'indicateurs destinés à mesurer les progrès accomplis et du dialogue thématique interactif plénier tenu semestriellement par l'Assemblée. Les organes directeurs des organisations du système des Nations Unies devraient intégrer la mise en œuvre du Programme d'action à leurs programmes de travail, et il conviendrait de réaliser des examens sectoriels et thématiques du Programme.

### **Rôle du secteur privé dans la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

60. Le représentant du Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a introduit ce point en réaffirmant l'importance de la contribution du secteur privé aux efforts de développement des pays en développement sans littoral

et la nécessité de faire participer ce secteur aux préparatifs de la conférence consacrée à l'examen décennal. Les représentants des chambres de commerce et d'autres organisations du secteur privé des pays ci-après ont fait des exposés au titre de ce point de l'ordre du jour : Burkina Faso, Éthiopie, Kenya, Nigéria, Ouganda, Togo et Zimbabwe.

61. Les représentants ont noté que les chambres de commerce, dont les membres venaient de petites et moyennes entreprises, jouaient un rôle clé dans la promotion du commerce et de l'investissement, ainsi que dans la création de perspectives de marchés d'exportation par l'intermédiaire de foires commerciales et de partenariats internationaux. Les chambres travaillaient avec les gouvernements à l'élaboration et à l'application des politiques gouvernementales, en particulier dans les domaines du commerce et de l'investissement. Au niveau mondial, la Chambre internationale de commerce participait à la promotion du rôle du secteur privé dans le programme mondial de développement. Il a été noté également que le secteur privé ne disposait pas de ressources suffisantes et manquait parfois de capacités pour apporter des contributions significatives. Les exposés ont fait ressortir l'importance qu'il y avait à inclure le secteur privé dans le nouveau programme de développement pour les pays en développement sans littoral. Les représentants du secteur privé ont également déploré les coûts de transport élevés encourus par les pays en développement sans littoral et indiqué que la mauvaise gouvernance était à cet égard un facteur central. Ils ont souligné la nécessité d'améliorer la gouvernance dans le cadre du nouveau programme de développement afin de réduire le coût des activités économiques.

62. Dans la discussion qui a suivi, les participants ont noté que d'autres organisations du secteur privé de certains pays en développement sans littoral, telles que les conseils de chargeurs, jouaient également un rôle capital dans le développement national et devraient donc aussi être consultées en tant que représentants du secteur privé dans leur pays. Les participants ont par ailleurs noté que le secteur privé, en particulier les partenariats public-privé, pouvait assumer une fonction cruciale dans la remise en état et l'entretien des infrastructures, mais qu'il fallait toutefois surmonter certaines difficultés, notamment en renforçant les cadres politiques et juridiques. Ils ont en outre observé que le caractère limité de la communication effective entre le gouvernement et le secteur privé pouvait conduire à l'absence de prise de conscience de nombreuses conventions et initiatives dont ils devraient bénéficier ou qu'ils devraient mettre en œuvre. La question de la gouvernance, de la corruption en particulier, devait être abordée afin de réduire le coût des activités économiques dans les pays en développement sans littoral.

#### **IV. Recommandations**

63. La réunion a adopté les recommandations suivantes :

1. Investissement dans le développement des infrastructures :

a) La mise en place d'un système sûr, fiable et efficace de transport en transit, qui est l'objectif primordial du Programme d'action d'Almaty, reste essentielle pour que les pays en développement sans littoral réduisent les coûts de transport et améliorent leur compétitivité sur les marchés régionaux et mondiaux. Le développement et l'entretien des infrastructures d'appui, y compris les centres de distribution, les points d'articulation de systèmes de



transport intermodal, les ports secs, les installations frontalières et les aires de repos sécurisées, est donc nécessaire;

b) Le développement futur des infrastructures dans le secteur des transports devrait tenir compte de deux aspects importants : le besoin de disposer de plusieurs options en matière de corridors de transport de transit et la nécessité de rééquilibrer la répartition entre modes de transport. Il importe au plus haut point de développer des itinéraires alternatifs et un transport multimodal;

c) Il faut plus d'investissements dans les infrastructures physiques tant dans les pays sans littoral que dans les pays de transit pour remédier aux liaisons manquantes et mettre à niveau les infrastructures de transport. Il faut aussi investir dans l'énergie et les infrastructures d'information et de communication, en particulier les réseaux à haut débit, afin d'améliorer la connectivité de ces pays et la fiabilité des réseaux de communication et d'approvisionnement en électricité;

d) Les États membres et les communautés économiques régionales devraient mobiliser des ressources avec l'appui des partenaires de développement pour améliorer la navigation fluviale. À cet égard, les pays en développement sans littoral ont besoin d'une assistance financière et technique;

e) Les pays africains et les communautés économiques régionales devraient formuler des stratégies claires de mise en œuvre pour les programmes relatifs aux infrastructures de corridors existants, surtout ceux qui sont susceptibles de promouvoir l'intégration régionale et de renforcer les échanges intra-africains;

f) Les communautés économiques régionales et les pays africains devraient mettre en place des systèmes de gestion du transit régional ou améliorer ceux qui existent;

g) La Commission de l'Union africaine, les communautés économiques régionales et les États membres devaient intensifier les efforts de mobilisation de ressources en cours, en particulier s'agissant des ressources intérieures;

h) La création de mécanismes de financement novateurs visant à combiner les contributions publiques et privées pour financer le développement des infrastructures devrait être poursuivie, notamment les partenariats public-privé, les mécanismes catalytiques et les applications non traditionnelles de solidarité.

2. Renforcement de l'adhésion aux conventions pertinentes et application effective de ces conventions :

a) Les pays en développement sans littoral et les pays de transit devraient adhérer aux principaux instruments des Nations Unies en matière de facilitation du commerce et des transports, en particulier le Système TIR et la Convention TIR, la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières, la Convention sur la circulation et la sécurité routière, la Convention douanière relative à l'importation temporaire des véhicules routiers commerciaux, la Convention douanière

relative aux conteneurs, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à être utilisés pour ces transports et l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ainsi que les accords régionaux et sous-régionaux;

b) Le système des Nations Unies et autres organisations devraient intensifier l'aide au renforcement des capacités des pays en développement sans littoral et des pays de transit en ce qui concerne l'instrument juridique international, notamment en adoptant des programmes de formation pour sensibiliser toutes les parties prenantes et leur faire comprendre le processus et les implications de l'adhésion aux conventions internationales et accords régionaux et sous-régionaux relatifs à la facilitation du transit et au transport de transit;

c) Le secteur privé devrait être associé à toutes les étapes de l'élaboration des instruments relatifs au transport et au commerce, y compris au stade de la conception. Cela aidera le secteur privé à s'approprier ces textes et à faire montre de la volonté d'en soutenir l'application.

3. Investissement dans la coopération en matière de transit et la facilitation du commerce :

a) Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de transit devraient continuer d'harmoniser les politiques et de simplifier et de normaliser les règles, les documents et les formalités de passage à la douane et aux frontières;

b) Il faudrait reproduire les initiatives de facilitation du commerce qui se sont révélées efficaces, telles que les postes frontière communs, et les financer intégralement pour garantir leur efficacité, et cela en consultation avec les institutions de gestion des corridors;

c) Il conviendrait de porter une attention plus grande à la sécurité routière dans les corridors de transit, ainsi qu'aux soins de santé et aux aires de stationnement des camions;

d) Les partenaires de développement devraient contribuer davantage à favoriser l'adhésion aux principales conventions des Nations Unies concernant la facilitation et envisager d'harmoniser les instruments de facilitation du transport en transit et du commerce en Afrique;

e) Avec l'appui des partenaires de développement, les communautés économiques régionales devraient développer un cadre juridique type pour les postes frontière communs en étroite concertation avec les institutions de gestion des corridors;

f) Avec l'appui des partenaires de développement, les communautés économiques régionales et les institutions de gestion des corridors devraient entreprendre un examen du cadre juridique et opérationnel des postes frontière communs;

g) Il faudrait renforcer les efforts de mise en œuvre des projets de postes frontières communs dans les pays sans littoral et de transit qui sont en retard et améliorer les opérations des postes déjà mis en place;

h) Les communautés économiques régionales et les institutions de gestion des corridors devraient être renforcées et investies d'un rôle de sensibilisation et de suivi de la mise en œuvre des instruments et mesures de facilitation du commerce au niveau national;

i) Le secteur privé devrait être associé à l'élaboration des instruments de facilitation du commerce, ce qui l'encouragera à défendre l'intégration de ces instruments dans le droit interne;

j) Avec l'appui des partenaires de développement, les communautés économiques régionales devraient étudier le coût de la facilitation du commerce afin de pouvoir expliquer aux États membres les avantages liés à l'application des instruments et mesures existants;

k) Il est nécessaire d'éliminer les barrières non tarifaires le long des corridors, car elles ralentissent le transit et rendent l'emprunt de ces itinéraires plus onéreux;

l) Les communautés économiques régionales et les États membres devraient mettre en place des systèmes de rapport et de suppression des barrières non tarifaires comme celui qui a été élaboré par la SADC, le Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe et la Communauté d'Afrique de l'Est.

#### 4. Négociations commerciales et renforcement des échanges :

a) Un système commercial multilatéral équitable, juste, transparent, inclusif et prévisible devrait appuyer une véritable ouverture des marchés et la création de débouchés pour les pays en développement, et particulièrement pour les plus petits et plus vulnérables, tels les pays en développement sans littoral. Il faudrait que le Cycle de négociations de Doha pour le développement progresse plus vite pour que ces pays en tirent un bénéfice, notamment dans les domaines qui ont de grandes retombées positives sur les flux commerciaux des pays en développement sans littoral, tels que la facilitation du commerce, l'accès aux marchés et l'élimination des barrières non tarifaires et autres mesures déformant les échanges, ainsi que les questions de mise en œuvre;

b) La facilitation du commerce est un domaine de grande importance dans les négociations menées actuellement pour réduire les coûts et garantir la prévisibilité en ce qui concerne les exportations des pays en développement sans littoral. Une meilleure facilitation aidera ces pays à faire circuler les biens et les services et renforcera leur compétitivité au plan international. Le futur accord sur la facilitation du commerce, produit final du Cycle de Doha, devrait contenir des engagements contraignants assurant la liberté de transit, la coopération douanière, l'accélération du mouvement, de la mainlevée et du dédouanement des marchandises en transit, l'application de la clause de la nation la plus favorisée, le traitement national, l'application de redevances et de taxes proportionnels aux services de transit, des procédures transparentes et prévisibles, ainsi qu'un traitement spécial et différencié pour les pays en

développement sans littoral, qui bénéficieraient de l'appui financier et technique nécessaire. Il est impératif de prendre en considération les besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans les négociations en cours à l'OMC sur la facilitation du commerce;

c) Les pays en développement sans littoral devraient pouvoir participer activement aux négociations et demander l'adoption d'un accord de facilitation du commerce qui prenne en compte leurs intérêts et préoccupations propres. Parallèlement, ces pays devraient diversifier leurs marchandises commerciales et favoriser celles qui nécessitent moins de transport et sont confrontées à moins de barrières commerciales, notamment les services;

d) L'accès aux marchés doit être amélioré pour les produits agricoles et non agricoles en provenance des pays en développement sans littoral pour que ceux-ci puissent véritablement participer au régime commercial mondial.

#### 5. Adhésion à l'OMC :

La procédure d'adhésion devrait être simplifiée pour les pays en développement sans littoral, afin de tenir compte des niveaux de développement de chacun et des besoins et problèmes spécifiques résultant du handicap géographique que constitue l'enclavement. Toutes les dispositions relatives au traitement spécial et différencié prévu dans l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et dans tous les accords de l'OMC devraient s'appliquer à tous les pays en développement sans littoral qui sont candidats à l'adhésion. À cet égard, il est important de partager et de diffuser les expériences et les directives sur l'adhésion à l'OMC afin que les pays puissent bénéficier de l'expérience les uns des autres. Il convient de continuer d'apporter aux pays en développement sans littoral en cours d'adhésion à l'OMC un appui technique pour accélérer le processus.

#### 6. Transformation structurelle, diversification, création de valeur ajoutée et industrialisation :

a) Les pays en développement sans littoral d'Afrique, dont la plupart dépendent du commerce des produits de base, ont de réelles possibilités de tirer parti de leurs ressources naturelles abondantes et des cours élevés des matières premières, ainsi que des changements dans l'organisation des processus de production mondiaux. L'industrialisation fondée sur les produits de base peut être un moteur de croissance pour l'Afrique, en réduisant la marginalisation du continent dans l'économie mondiale et en améliorant sa résistance aux chocs. Un des volets clefs de ce cadre consiste à concevoir et mettre en œuvre des plans de développement et des stratégies industrielles efficaces pour faire face aux contraintes et exploiter les possibilités qui s'offrent aux pays africains, afin qu'ils s'engagent dans la création de valeur ajoutée et l'industrialisation fondée sur les produits de base. De bonnes politiques industrielles permettraient à ces pays d'élargir et de soutenir leur marge de manœuvre, grâce à des taux de croissance et des recettes fiscales élevés et durables;

b) Les pays en développement sans littoral, aidés par la communauté internationale, devraient adopter des politiques visant à transformer structurellement leurs économies, en privilégiant la recherche, l'innovation, l'industrialisation, la création de valeur ajoutée, le renforcement des capacités

productives, la diversification et la réduction de la dépendance vis-à-vis des produits de base, l'intensification du transfert de technologie, l'augmentation de la productivité agricole, l'expansion du secteur des services et la participation aux chaînes de valeur mondiales et régionales;

c) Il faudrait adopter des objectifs mesurables et un mécanisme de suivi des progrès concernant la transformation structurelle;

d) Il faudrait faire face à la crise économique, financière et alimentaire, au changement climatique et à la désertification et renforcer la résilience des pays en développement sans littoral à cet égard.

#### 7. Intégration et coopération régionales :

a) La part du commerce intra-africain (entre 10 % et 12 %) est très faible comparée aux autres grandes régions. Le commerce intra-africain étant plus diversifié et davantage axé sur les produits manufacturés que le commerce de l'Afrique avec ses partenaires extérieurs, l'accroissement des échanges entre pays africains peut considérablement favoriser l'industrialisation et la transformation structurelle. Les pays africains ont besoin de surmonter les contraintes liées au commerce, telles que les barrières tarifaires et non tarifaires, les infrastructures déficientes, le manque de valorisation du potentiel de la chaîne d'approvisionnement, l'insuffisance de la capacité de production, les problèmes de gouvernance et l'instabilité sociale et économique, pour stimuler le commerce intra-africain;

b) Il existe de réelles possibilités pour mieux exploiter le potentiel qu'offre l'intégration économique régionale, s'agissant en particulier d'accroître le commerce intrarégional et les flux d'investissement étranger direct intrarégionaux et d'améliorer la connectivité grâce aux réseaux de transport, d'énergie et de TIC. Les pays en développement sans littoral doivent tirer pleinement parti des arrangements commerciaux préférentiels au niveau régional pour exploiter les complémentarités non seulement dans la sous-région, mais aussi entre les sous-régions, dans des domaines aussi essentiels que la sécurité énergétique et la facilitation des échanges, afin de promouvoir un modèle de croissance économique et de développement durable plus inclusif et mieux équilibré;

c) Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement régionaux et mondiaux devraient faire des efforts pour approfondir l'intégration régionale, notamment en accélérant la mise en œuvre d'accords de libre-échange, afin d'améliorer la compétitivité et de tirer le maximum d'avantages de la mondialisation.

#### 8. Libre circulation des personnes et des biens :

a) Les communautés économiques régionales, les institutions de gestion de corridors et les États membres devraient renforcer leur capacité afin de pouvoir exécuter leurs mandats en matière de libre circulation des personnes et des biens;

b) Le fait que plusieurs ministères (ministères du transport, du commerce et de l'immigration notamment) sont concernés rend le suivi des avancées en matière de libre circulation des personnes et des biens difficile; il faut donc une coordination renforcée;

c) La portée des progrès réalisés dans ce domaine varie selon les communautés économiques régionales et plus d'études sont nécessaires pour mieux saisir les enjeux actuels;

d) Les communautés économiques régionales et les États membres devraient mettre en place un processus simplifié et harmonisé d'octroi de visas aux chauffeurs routiers effectuant des transports internationaux (marchandises et personnes).

9. Renforcement du rôle du secteur privé :

a) Les gouvernements des pays en développement sans littoral devraient renforcer les cadres directeurs concernant les partenariats entre secteurs public et privé et mettre en place les instruments juridiques et les institutions nécessaires pour accroître le rôle du secteur privé;

b) Les pays en développement sans littoral et leurs partenaires de développement devraient renforcer les capacités du secteur privé, en particulier l'entrepreneuriat des petites et moyennes entreprises;

c) Les gouvernements des pays en développement sans littoral devraient consulter et faire participer davantage le secteur privé dans les processus et initiatives d'intégration régionale, en particulier en matière de coopération relative au transit et de gestion des frontières;

d) De même, aux niveaux sous-régional, régional et mondial, le secteur privé devrait être autorisé à participer et contribuer à la formulation des politiques régionales et mondiales et des instruments juridiques;

e) Le secteur privé devrait être inclus à titre de partie prenante de premier plan dans le nouveau programme d'action en faveur des pays en développement sans littoral;

f) Les pays en développement sans littoral devraient chercher à créer un environnement d'investissement stable, prévisible et favorable afin d'attirer des investissements étrangers directs plus nombreux et plus diversifiés.

10. Mesures internationales d'appui et ressources financières :

a) Les organismes des Nations Unies, les organisations internationales et les partenaires de développement devraient mettre en place des mesures d'appui spécifiques et ciblées en faveur des pays en développement sans littoral afin de les aider à atténuer le coût élevé de l'enclavement;

b) L'aide publique au développement, l'Aide pour le commerce et la coopération Sud-Sud devraient être renforcées et pleinement mises à profit pour surmonter les obstacles matériels et immatériels qui isolent les pays en développement sans littoral des grands courants du commerce mondial;

c) La communauté internationale devrait appuyer et encourager les flux d'investissement étranger direct vers les pays en développement sans littoral;

d) Les organismes des Nations Unies, en particulier le Bureau du Haut-Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement et la CEA, les organisations internationales, régionales et sous-régionales, les

institutions financières internationales et régionales et les autres parties prenantes devraient maintenir et intensifier leur appui pour aider les pays en développement sans littoral à renforcer leurs capacités du côté de l'offre, à tirer parti des débouchés commerciaux existants et à élargir leurs horizons commerciaux internationaux;

e) Le secteur privé, les partenariats public-privé et les institutions financières et de développement multilatérales et régionales doivent contribuer de façon essentielle à combler les déficits de financement. Les pays en développement sans littoral devraient mettre en place un cadre juridique approprié pour les partenariats public-privé;

f) Il convient de réfléchir à des sources innovantes de financement, notamment la possibilité d'orienter les envois de fonds des travailleurs migrants vers des activités productives et des obligations destinées au financement de projets d'infrastructures;

g) Le système des Nations Unies et d'autres organismes de développement devraient fournir des fonds et des programmes de financement innovants afin de faciliter le renouvellement de la flotte destinée au transport international de marchandises et des personnes.

#### 11. Mise en œuvre et examen :

a) Le programme d'action à venir devrait avoir des objectifs ambitieux pour le court, le moyen et le long terme et être assorti d'un mécanisme clair de suivi et d'établissement de rapports de sorte qu'il soit intégré dans les stratégies nationales de développement, les cadres de développement et d'intégration sous-régionaux et régionaux et les programmes de travail des communautés économiques régionales;

b) Le mécanisme de suivi devrait être un processus continu et évolutif qui renforce les partenariats et la responsabilité mutuelle;

c) Les communautés économiques régionales devraient intégrer le nouveau programme d'action et procéder à des examens réguliers au niveau sous-régional. La CEA, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine, devrait jouer le rôle de chef de file dans l'organisation d'examens semestriels du programme au niveau régional, qui seraient pris en compte dans l'examen mondial effectué chaque année par l'Assemblée générale;

d) Il faudrait créer, à Addis-Abeba, un centre d'excellence africain pour les pays en développement sans littoral.

#### 12. Programme de développement pour l'après-2015 :

a) Il faut intégrer les besoins particuliers des pays en développement sans littoral dans le programme mondial de développement pour l'après-2015 et les objectifs de développement durable;

b) Le nouveau programme de développement pour les pays en développement sans littoral doit aborder de manière plus globale et concrète les problèmes rencontrés par ces pays.

13. Suivi :

a) Le rapport de la réunion régionale africaine d'examen, y compris ses recommandations, devrait être soumis aux prochaines sessions de la Conférence des ministres africains des transports et de la Conférence des ministres africains du commerce;

b) Le rapport devrait aussi être présenté à la deuxième Conférence des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral et à son comité préparatoire intergouvernemental pour que les vues et les intérêts des pays en développement sans littoral et de transit du continent africain soient pleinement pris en compte dans le document final de la Conférence.

## V. Conclusion

64. Le représentant de la CEA, après avoir remercié les participants pour leur participation active et efficace qui a permis à la réunion d'aboutir à des conclusions fructueuses, a déclaré la réunion close.

---