



**Conférence  
des Nations Unies  
sur le commerce  
et le développement**

Distr.  
GÉNÉRALE

TD/B/LDC/AC.1/19  
13 mai 2003

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT

Sixième Réunion d'experts gouvernementaux de pays  
en développement sans littoral et de pays en développement  
de transit ainsi que de représentants de pays donateurs  
et d'organismes de financement et de développement  
Première session du Comité préparatoire intergouvernemental  
de la Conférence ministérielle internationale sur la coopération  
en matière de transport en transit  
New York, 23-27 juin 2003

**AMÉLIORATION DES SYSTÈMES DE TRANSIT ET DÉVELOPPEMENT  
ÉCONOMIQUE DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL  
ET DE TRANSIT: DIFFICULTÉS ET PERSPECTIVES**

**Rapport du Secrétaire général de la CNUCED**

**Résumé**

Le Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit et la communauté des donateurs (1995) propose une stratégie rationnelle pour régler les problèmes du transport en transit. Il met au défi les pays en développement sans littoral et de transit de renforcer leur coopération dans ce domaine en adoptant et en appliquant des politiques et des mesures visant à améliorer leurs systèmes de transit, et prie instamment la communauté des donateurs d'appuyer leurs efforts. Les pays concernés et la communauté des donateurs sont loin d'avoir tenu toutes leurs promesses. Si de nombreux accords bilatéraux et régionaux ont été conclus, ils sont encore appliqués de manière inégale. De même, l'assistance financière et technique de la communauté des donateurs a été maintenue, mais les ressources, en particulier l'aide publique au développement, ont considérablement diminué. Des dispositions doivent être prises pour inverser cette tendance. La Conférence ministérielle internationale de pays en développement sans littoral et de transit, de pays donateurs et d'organismes de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit, qui doit se tenir à Almaty (Kazakhstan) du 25 au 29 août 2003, devrait contribuer à renforcer la volonté politique d'agir. Elle pourrait permettre de s'entendre sur des indicateurs de résultat et sur la manière de suivre et d'examiner les progrès réalisés dans la mise en place du nouveau Cadre global de coopération dans le domaine du transport en transit. Les participants devraient aussi reconnaître et souligner le rôle que l'expansion du commerce régional et l'investissement étranger direct peuvent jouer en vue de réduire les coûts de transit et de promouvoir la diversification des activités économiques, accélérant ainsi le développement des pays en développement sans littoral et de transit.

**TABLE DES MATIÈRES**

	<u>Page</u>
INTRODUCTION.....	3
I. FACTEURS ENTRAVANT LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL .....	3
A. Facteurs géographiques et démographiques, climat, éloignement des marchés et isolement .....	3
B. Des coûts de transit élevés.....	5
C. Insuffisance du commerce et de l'investissement .....	9
II. PROMOUVOIR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN TRANSIT EFFICACES ET UNE DIVERSIFICATION ÉCONOMIQUE .....	9
A. Améliorer les systèmes de transport en transit.....	9
1. Améliorer l'infrastructure matérielle et les services de transport .....	10
2. Améliorer les installations de transit et les services d'appui.....	12
B. Développer le commerce .....	14
1. Développer le commerce régional.....	14
2. Développer le commerce international.....	14
C. Attirer l'investissement étranger direct.....	15
1. Orientations générales possibles.....	15
2. Orientations nationales possibles .....	19
III. MESURES D'APPUI À L'ÉCHELON INTERNATIONAL.....	21
Annexe .....	24

## INTRODUCTION

1. Selon la définition de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, un pays sans littoral est un État qui ne possède pas de côte maritime. Dans la pratique, les pays sans littoral sont situés à l'intérieur des continents et des centaines, voire des milliers, de kilomètres les séparent des ports maritimes les plus proches. En Europe, malgré ce handicap géographique, les pays sans littoral sont aussi prospères que leurs voisins possédant une façade maritime, ce qui veut dire que les pays en développement sans littoral peuvent aussi surmonter les obstacles liés à leur situation géographique et avoir une économie prospère.

2. Lorsque dans sa résolution 1028 (XI) (adoptée le 20 février 1957), l'Assemblée générale des Nations Unies a invité les gouvernements des États Membres «à reconnaître pleinement, dans le domaine du commerce de transit, les besoins des États Membres qui n'ont pas de littoral», seuls cinq pays indépendants étaient concernés, à savoir: l'Afghanistan, la Bolivie, le Népal, le Paraguay et la République démocratique populaire lao. Quarante-quatre ans plus tard, en 2001, lorsque l'Assemblée générale, dans sa résolution 56/180, a décidé de convoquer la première Conférence ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport en transit, il existait 30 pays en développement sans littoral, qui représentaient en tout 7 % de la population de l'ensemble des pays en développement<sup>1</sup>.

3. Le présent rapport a été établi conformément à la résolution susmentionnée, et en particulier au paragraphe 15, où la CNUCED est priée de fournir un appui technique à la Conférence. Il est divisé en trois chapitres: au chapitre I sont analysés les facteurs entravant le développement économique des pays en développement sans littoral; au chapitre II sont définis trois moyens d'action synergétiques qui, lorsqu'ils sont utilisés simultanément, peuvent avoir un impact positif considérable sur le développement économique, à savoir: a) améliorer les systèmes de transit afin de réduire les coûts de transit et d'accroître la compétitivité des pays en développement sans littoral à l'étranger; b) promouvoir le commerce et l'intégration au niveau régional en vue d'attirer davantage d'IED; et c) s'efforcer d'attirer l'IED afin de diversifier les activités économiques. Les mesures d'appui à prendre à l'échelon international pour favoriser la mise en place de systèmes de transport en transit efficaces et la diversification économique sont exposées au chapitre III.

## I. FACTEURS ENTRAVANT LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL

### A. Facteurs géographiques et démographiques, climat, éloignement des marchés et isolement

4. Les pays en développement sans littoral doivent surmonter de nombreux obstacles qui entravent leur développement économique. Nombre d'entre eux ne peuvent profiter des

---

<sup>1</sup> Afghanistan, Arménie, Azerbaïdjan, Bhoutan, Bolivie, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Ouganda, Ouzbékistan, Paraguay, République centrafricaine, République démocratique populaire lao, Rwanda, Swaziland, Tadjikistan, Tchad, Turkménistan, Zambie et Zimbabwe.

économies d'échelle dans les domaines de la production et de la consommation car ils sont peu peuplés, soit en raison de la superficie réduite de leur territoire (Bhoutan, Lesotho) ou de leur faible densité démographique (Mongolie, Nigéria). Dans un tiers de ces pays, les conditions climatiques rendent tout développement économique particulièrement difficile et risqué car une seule période de sécheresse prolongée peut détruire des investissements à long terme réalisés dans des activités économiques telles que l'élevage extensif, qui assure la subsistance d'une grande partie de la population. La plupart d'entre eux sont éloignés et isolés des marchés mondiaux. Quatre pays en développement sans littoral d'Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan et Tadjikistan) sont situés à au moins 3 500 kilomètres du port maritime le plus proche. Dans le cas de sept autres pays, les importations et exportations doivent être acheminées par voie terrestre sur plus de 1 500 kilomètres; tous les autres pays sont, à l'exception du Malawi, du Paraguay et du Swaziland, situés à plus de 1 000 kilomètres de ports maritimes. Compte tenu de la distance à parcourir et de la structure de leurs exportations, composées de manière prédominante de produits de base pondéreux de faible valeur, le coût du fret et les frais de transit connexes sont excessivement élevés par rapport à la faible valeur de ces exportations.



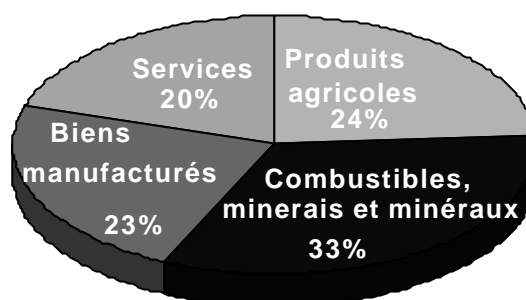
Les frontières, noms et appellations figurant sur cette carte n'impliquent pas que l'Organisation des Nations Unies les approuve ou les accepte officiellement.

5. Les pays en développement sans littoral se caractérisent par des activités économiques réduites et par de faibles exportations. En 2000, leurs exportations par habitant, par exemple, ne représentaient que 23 % des exportations de l'ensemble des pays en développement et leurs importations par habitant à peine plus de 25 %. Les statistiques montrent aussi que plus de 70 % des exportations cumulées provenant des 30 pays concernés sont constitués de matières premières minérales et agricoles et de services touristiques (voir la figure 1). Pour illustrer cette dépendance excessive à l'égard d'un petit nombre de produits d'exportation, il suffit de signaler que pour la moitié de ces pays, un seul produit de base représente au moins 50 % de leurs

exportations totales en valeur; deux produits de base représentent au moins trois quarts de leurs recettes d'exportation; et trois produits de base représentent au moins 80 % de leurs recettes d'exportation<sup>2</sup>.

**Figure 1**

**Structure des exportations cumulées des pays en développement sans littoral (2001)**



**B. Des coûts de transit élevés**

6. La structure des échanges des pays en développement sans littoral a une influence prépondérante sur les coûts commerciaux. En valeur, les frais d'exportation liés au fret et à l'assurance sont plus élevés dans les pays en développement sans littoral (12,9 %) que dans les autres pays en développement (8,1 %) et dans les pays développés (5,8 %) en raison de coûts de transit élevés et des risques liés à leurs exportations<sup>3</sup>. Toutefois ces coûts varient considérablement d'un pays en développement sans littoral à l'autre, allant de moins de 5 % pour la République démocratique populaire lao et le Swaziland à plus de 50 % pour le Tchad et le Malawi, ce qui donne à penser qu'il est possible de réduire le coût élevé du transporteur en transit.

7. Les données économiques des pays en développement sans littoral montrent une corrélation négative entre les coûts de transit et les exportations: au fur et à mesure que ces coûts augmentent, la part des exportations dans le produit intérieur brut (PIB) diminue (voir la figure 2), ce qui laisse penser que des coûts de transit élevés peuvent sensiblement réduire les possibilités de croissance économique tirée par les exportations. Ces pays peuvent ainsi être pris

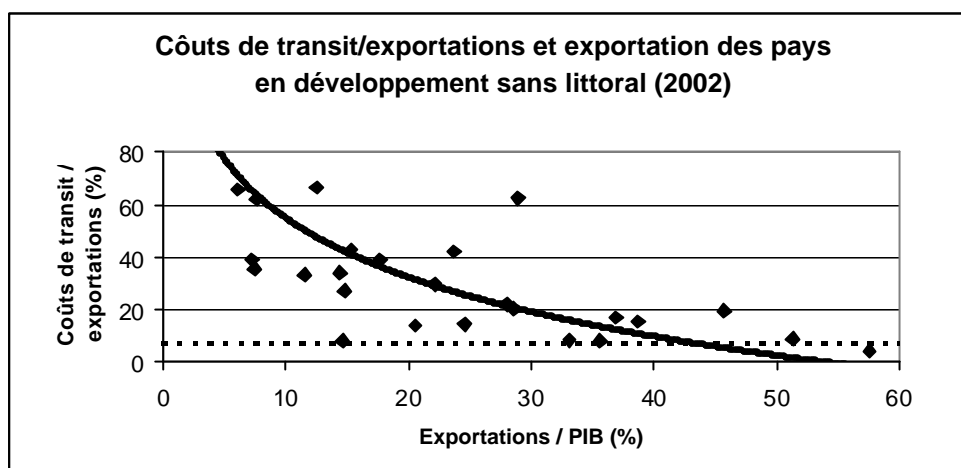
---

<sup>2</sup> CNUCED (2001). *Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées*. Rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/LDC/AC.1/17).

<sup>3</sup> CNUCED (2001). *Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées*. Rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/LDC/AC.1/17).

dans un cercle vicieux où la faiblesse de leurs revenus les empêche d'accroître ces revenus<sup>4</sup>, en particulier lorsque des coûts de transit (aussi bien pour les importations que pour les exportations) nettement plus élevés que la moyenne mondiale entraînent une réduction considérable des avantages retirés du commerce.

**Figure 2**



*Note:* Comprend des données pour les années et les pays suivants: (2000) Arménie, Azerbaïdjan, Bolivie, Burundi, Éthiopie, ex-République yougoslave de Macédoine, Kazakhstan, Kirghizistan, Lesotho, Mongolie, Népal, Ouganda, Paraguay, République démocratique populaire lao, Rwanda, Swaziland et Zambie; (1999) Botswana; (1997) Mali et Turkménistan; (1995) Niger; (1994) Burkina Faso, République centrafricaine, Tchad, Malawi et Zimbabwe. Aucune donnée n'est disponible pour l'Afghanistan, le Bhoutan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan.

*Source:* Calculs de la CNUCED basés sur les statistiques de balance des paiements pour 2002 du FMI et le *Manuel de statistiques 2002* de la CNUCED. Le graphique repose sur les coûts de transit annuels les plus récents communiqués par chaque pays (paiements au titre du transport et de l'assurance de toutes les marchandises exportées) et la valeur correspondante des exportations de marchandises et du PIB pour la même année.

8. Presque tous les pays en développement sans littoral ont un PIB par habitant faible alors que les pays côtiers ont généralement un PIB par habitant relativement plus élevé<sup>5</sup>. Les pays en développement proches d'une zone côtière sont clairement avantagés pour développer des

<sup>4</sup> Seuls cinq des 30 pays en développement sans littoral ont un revenu par habitant supérieur à 1 000 dollars des États-Unis.

<sup>5</sup> Voir Gallup et Sachs (1999), *Geography and Economic Development*. Working Paper n° 1, Center for International Development, Université d'Harvard.

exportations compétitives de biens manufacturés qui contribuent de manière considérable à la croissance économique générale<sup>6</sup>.

9. Le pays sans littoral médian supporte généralement des coûts de transport 50 % plus élevés que ceux du pays côtier médian et enregistre des volumes d'échanges inférieurs de 60 %<sup>7</sup>. En particulier, les coûts de transit élevés supportés par les pays en développement sans littoral sont devenus un obstacle au commerce bien plus restrictif que les tarifs douaniers en vigueur sur les grands marchés. Par exemple, les droits de douane appliqués aux biens originaires de la plupart de ces pays par le Canada, l'Union européenne, le Japon et les États-Unis varient en moyenne de 3 à 7 %. Par contre, les coûts de transit pour les pays en développement sans littoral sont en moyenne près de trois fois plus élevés que ces droits de douane moyens.

10. Les pays en développement sans littoral sont aussi pénalisés par le coût élevé de leurs importations. Les statistiques de la balance des paiements permettent de mesurer grossièrement l'impact négatif des coûts de transit en comparant le coût du fret au coût des importations déchargées. En 1995, le coût du fret représentait environ 3,5 % de la valeur c.a.f.<sup>8</sup> des importations pour les pays développés, alors qu'il représentait environ trois fois ce pourcentage pour les pays en développement sans littoral<sup>9</sup>: 19,7 % en Afrique de l'Ouest, 13,5 % en Afrique de l'Est et 14,2 % en Amérique latine. Le coût du fret dans ces pays dépassait celui de l'ensemble des pays de leur région respective de 6 à 11 points de pourcentage.

11. Les coûts de transport élevés des importations des pays en développement sans littoral gonflent les prix non seulement des biens de consommation, mais aussi des biens d'équipement et des biens intermédiaires tels que le fil, renchérissant la production agricole et industrielle intérieure (tout comme la protection des importations à moins que des ristournes de droits ou des dérogations soient appliquées). Toute réduction sensible des coûts de transport des importations de ces pays entraînerait une hausse de leur pouvoir d'achat et stimulerait la production nationale, contribuant ainsi à appuyer leurs efforts de diversification et à accroître la compétitivité de leurs exportations.

12. Compte tenu de la concurrence accrue sur les grands marchés, qui oblige les entreprises à s'adapter à des systèmes de production et de gestion juste à temps, une importance considérable est désormais accordée à la souplesse, à la rapidité et à la fiabilité dans la livraison des marchandises. Toutefois, compte tenu de l'inadéquation des infrastructures, de la mauvaise

---

<sup>6</sup> Voir Radelet et Sachs (1998), *Shipping costs, manufactured exports and economic growth*. Communication présentée à la réunion annuelle de l'American Economics Association, Washington, DC (janvier).

<sup>7</sup> Limão et Venables (1999). *Infrastructure, geographical disadvantage, and transport costs*. Mimeo. Working Paper. London School of Economics.

<sup>8</sup> Coût, assurance et fret.

<sup>9</sup> Voir CNUCED (2001), *Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées*. Rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/LDC/AC.1/17).

organisation des transports et des multiples contrôles effectués par les autorités, de nombreux pays en développement sans littoral ont du mal à garantir la ponctualité, la fiabilité ou la souplesse de leurs livraisons de marchandises. Le fait que des retards puissent se produire en dehors de leur territoire montre que ces pays ne peuvent à eux seuls surmonter les obstacles réels.

13. Dans une étude de cas récente, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de l'ONU révèle que dans les transports routiers entre le Kazakhstan et l'Europe, plus de la moitié du temps de transit correspond au temps d'attente aux points de franchissement des frontières<sup>10</sup>. Le temps total de transit, qui va de 10 à 20 jours, pourrait être réduit de moitié. Selon la même étude, dans le domaine des transports ferroviaires, le temps moyen d'attente aux frontières en Europe varie entre 30 et 40 minutes alors qu'il se mesure en jours plutôt qu'en heures dans les pays de la Communauté d'États indépendants. Les retards aux frontières constituent aussi un problème majeur en Afrique et en Amérique latine. On a estimé que les retards aux principaux postes frontière des pays d'Afrique australe coûtent à la région 48 millions de dollars<sup>11</sup> chaque année et représentent entre 4 et 26 heures en moyenne d'attente (voir le tableau 1).

**Tableau 1. Retards aux postes frontière de certains pays d'Afrique australe**

Couloir	Poste frontière	Pays	Retards estimés (heures)
Beira	Machipanda	Mozambique/Zimbabwe	24
	Zobue	Mozambique/Malawi	24
	Mutare	Mozambique/Zimbabwe	26
Maputo	Ressano Garcia	Afrique du Sud/Mozambique	6
	Namaacha	Swaziland/Mozambique	4
Nord-Sud	Beit-Bridge	Afrique du Sud/Zimbabwe	36
	Chirundu	Zimbabwe/Zambia	24
	Chutes Victoria	Zimbabwe/Zambia	36
	Martins Drift	Afrique du Sud/Botswana	6
Trans-Caprivi	Kazungula	Botswana/Zambie	24
Trans-Kalahari	Buitepos	Namibie/Botswana	6
	Pioneer Gate	Botswana/Afrique du Sud	4
TANZAM	Nakonde	Zambia/Tanzanie	17

Source: SADC Transport Corridor Agenda (juillet 2000), étude de InfraAfrica Consultants.

<sup>10</sup> CESAP-ONU (2003). *Transit Transport Issues of Landlocked and Transit Developing Countries*. Étude du secrétariat de la CESAP-ONU.

<sup>11</sup> Le dollar s'entend du dollar des États-Unis.



### C. Insuffisance du commerce et de l'investissement

14. La proportion des exportations et des importations totales des pays en développement sans littoral dont la destination ou la source est un pays de la même région ou du même continent est faible, mais augmente<sup>12</sup>. Le commerce régional est très important pour l'Afghanistan, la République démocratique populaire lao, le Népal, le Paraguay et le Tadjikistan, mais nettement moins développé dans de nombreux pays africains. On pourrait s'attendre à ce que le commerce régional occupe une place prépondérante car la proximité fait baisser les coûts de transit moyens. Il s'avère néanmoins que les goulets d'étranglement de l'infrastructure matérielle et d'autres obstacles réduisent les avantages indéniables de la proximité et restreignent l'essor du commerce régional.

15. En général, les pays en développement sans littoral accueillent peu d'investissements étrangers directs (IED). En 2001, les entrées cumulées d'IED dans ces pays ont atteint à peine 5,5 milliards de dollars, ce qui représente quelque 3 % des flux mondiaux totaux enregistrés cette année-là. Les 15 pays en développement sans littoral d'Afrique n'ont reçu au total que 984 millions de dollars. Au cours des années 90, les pays en développement sans littoral ont accueilli en moyenne 13 dollars d'IED par habitant, ce qui est inférieur à la moyenne des pays en développement, soit 36 dollars, pendant la même période. En 2001, ils avaient un stock cumulé d'IED de 41,6 milliards de dollars, soit moins de 3 % du stock total des pays en développement (voir le tableau figurant en annexe). Les mauvais résultats des pays en développement sans littoral, illustrés par les indicateurs susmentionnés, donnent à penser qu'une corrélation pourrait exister entre l'absence d'accès territorial à la mer, l'éloignement et l'isolement, d'une part, et la capacité des pays d'attirer les IED, d'autre part.

## II. PROMOUVOIR DES SYSTEMES DE TRANSPORT EN TRANSIT EFFICACES ET UNE DIVERSIFICATION ECONOMIQUE

16. Il est suggéré plus haut, au paragraphe 1, que les pays en développement sans littoral pourraient à terme, comme la Suisse et l'Autriche, surmonter leur handicap géographique et avoir une économie prospère. Mais quelles stratégies peuvent-ils adopter pour atteindre cet objectif? Les pays en développement sans littoral n'ont probablement pas besoin de suivre le même processus historique de développement que les pays modèles cités. Toutefois, en concevant leur programme de développement, ils peuvent envisager de se fixer trois objectifs synergétiques qui semblent avoir joué un rôle fondamental dans la réussite de leurs modèles: 1) développer des réseaux de transport nationaux adéquats et des systèmes de transport en transit efficaces, 2) tirer parti de la proximité d'un grand marché régional et 3) promouvoir des industries et des activités qui ne sont pas sensibles aux distances.

### A. Améliorer les systèmes de transport en transit

17. En 1271, quand Marco Polo partit pour la Chine en empruntant la route de la soie, les voyages terrestres se faisaient à dos de cheval. Aujourd'hui, ce sont le rail et la route qui assurent

---

<sup>12</sup> Voir CNUCED (2001), *Systèmes de transit des pays en développement sans littoral et des pays en développement de transit: Évolution récente et mesures proposées*. Rapport du secrétariat de la CNUCED (TD/B/LDC/AC.1/17).

le transport des marchandises. Toutefois, les transports terrestres internationaux continuent de rencontrer de nombreux obstacles et difficultés, qui sont expliqués ci-après.

## 1. Améliorer l'infrastructure matérielle et les services de transport

18. **Transport ferroviaire en transit:** Le transport ferroviaire perd des parts du marché du fret mondial au profit du transport routier en raison de toute une série de contraintes matérielles, opérationnelles et réglementaires, et risque de perdre encore du terrain s'il n'arrive pas à surmonter ses problèmes. Du fait d'une mauvaise situation financière, les chemins de fer ont reporté les travaux d'entretien, disposent d'une infrastructure médiocre et sont peu rapides<sup>13</sup>; le vieillissement du matériel roulant entraîne des pannes fréquentes et réduit encore les capacités de répondre à la demande<sup>14</sup>; et l'inaptitude des compagnies ferroviaires à compenser entre elles les comptes relatifs à la location de voitures et de matériel entrave la conclusion d'accords de coopération. En conséquence, ces compagnies sont de plus en plus réticentes à laisser leurs voitures franchir les frontières nationales, ce qui ébranle la confiance des clients dans les services ferroviaires internationaux. À court et moyen terme, il est urgent de faire des efforts pour mobiliser l'investissement public et/ou privé afin de disposer d'un fonds de roulement suffisant et de réaliser les investissements nécessaires dans la rénovation et la modernisation des infrastructures existantes, notamment leur rationalisation, ce qui pourrait entraîner la fermeture de certaines lignes ne répondant pas aux besoins actuels ou futurs. Pour améliorer la compétitivité du secteur, les compagnies ferroviaires devraient conclure des accords et des arrangements qui rétablissent et/ou encouragent *la circulation de trains directs* (trains-block, trains express); de nombreux chemins de fer interconnectés n'opèrent plus de liaisons régulières en raison des difficultés à compenser les comptes et de la restitution tardive des voitures à leur propriétaire. Cette tendance devrait être inversée grâce à l'emploi de *lettres de transport*; il faudrait redoubler d'efforts pour adopter et/ou utiliser une lettre de transport commune en Asie/Europe ainsi qu'en Afrique et en Amérique latine. *L'harmonisation des tarifs douaniers* est nécessaire; les tarifs par produit sont un obstacle au transport multimodal. Des taux unitaires et des tarifs forfaitaires de bout en bout par conteneur répondraient mieux aux besoins des clients. Il est aussi nécessaire de mettre en place une *responsabilité conjointe des chemins de fer*; les pays en développement sans littoral et les pays de transit voisins devraient adopter des accords régionaux qui définissent des règles uniformes régissant les contrats de transport international de marchandises. Enfin, l'utilisation des *technologies de l'information et de la communication* (TIC) pour créer un *système intégré de gestion des activités ferroviaires* contribuerait à améliorer le fonctionnement des chemins de fer.

19. **Transport routier en transit:** Grâce aux progrès technologiques, qui ont permis de fabriquer des véhicules plus grands et plus rapides, le transport routier a facilement supplanté le chemin de fer comme le premier moyen de transport terrestre dans les pays en développement et dans le reste du monde dans les années 80. Toutefois, l'infrastructure routière s'est développée de manière inégale, les centres de population étant favorisés au détriment des zones rurales d'où

---

<sup>13</sup> CNUCED (2001). Review of Progress in the Development of Transit Systems in Southern Africa (UNCTAD/LDC/101).

<sup>14</sup> CNUCED (2003). *Improvement of Transit Systems in Central Asia* (UNCTAD/LDC/2003/5).

proviennent les produits alimentaires et agricoles d'exportation. En conséquence, les coûts du transport national et international sont très élevés.

20. Bien que le transport routier en transit soit prédominant dans le transport international de marchandises, les avantages d'un service rapide de «porte à porte» ne sont pas encore concrétisés. Il faut désormais que les pays en développement sans littoral et de transit s'engagent plus fermement à appliquer dans les faits leurs accords bilatéraux et régionaux. Trois domaines nécessitent une attention particulière.

- Le premier est *l'entretien de l'infrastructure*, notamment l'amélioration des installations de franchissement des frontières. Il faut réformer le secteur public pour mettre en place des unités de planification et d'entretien du réseau routier ainsi que les fonds et le matériel nécessaires pour faire respecter la réglementation de la charge par essieu.
- Deuxièmement, les *systèmes de transit douanier international* doivent être renforcés. Des mesures urgentes devraient être prises pour appliquer la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous le couvert de carnets TIR (1975) dans les pays qui y ont adhéré et pour mettre en œuvre d'autres mécanismes régionaux (par exemple, les mécanismes régionaux de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest et du Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe). Les *systèmes d'information sur le transit douanier* tels que le Système douanier automatisé (SYDONIA) de la CNUCED peuvent être les instruments d'une surveillance plus efficace et plus rapide des opérations de transit, contribuant ainsi à réduire la fraude, la contrebande et la corruption et à accroître la confiance dans les autorités publiques.
- Troisièmement, l'*harmonisation des réglementations de la circulation* est indispensable: adhésion à la Convention sur la circulation routière (1968) et à la Convention sur la signalisation routière (1968); adhésion à des *mécanismes régionaux d'assurance automobile* (par exemple, la carte verte en Europe pour des pays tels que le Kazakhstan et le Kirghizistan, la carte brune en Afrique de l'Ouest et la carte jaune en Afrique australe et Afrique de l'Est; efforts *d'harmonisation des coûts de transit et des procédures d'octroi de licences* pour le secteur des services de transport.

21. *Transport par voie navigable*: en raison de nombreux obstacles découlant de contraintes physiques/matérielles, opérationnelles/administratives et réglementaires, le transport par voie navigable en général et le transport fluvial en particulier ont perdu une part considérable du marché du fret. Au Tchad par exemple, le commerce en transit a cessé d'emprunter les fleuves Congo-Oubangui. Au Paraguay, 60 % du soja, principal produit d'exportation du pays est actuellement transporté par route. Pour exploiter son potentiel, le transport par voie navigable devrait respecter les principes internationaux notamment dans les domaines suivants: liberté de navigation, égalité de traitement, liberté de transit et réciprocité, traitement multilatéral des parts de cargaison réservées, règles relatives aux armateurs, au transport et à la facilitation du commerce, prestation de services portuaires et de navigation adaptés, procédures de

règlement des différends, sécurité de navigation, protection de l'environnement, et procédures douanières simplifiées et harmonisées<sup>15</sup>.

22. **Installations et services portuaires:** Pour de nombreux pays en développement sans littoral, les retards liés au dédouanement des marchandises dans les ports maritimes sont souvent dus à des problèmes tels que l'arrivée tardive des documents (notamment des connaissements), à la mauvaise coordination des principaux acteurs manipulant les marchandises à divers stades (agents maritimes, autorités portuaires, transitaires douaniers) et à des capacités de transport interne insuffisantes. Pour améliorer la situation, des mesures devraient être adoptées dans les trois domaines suivants:

- **Connaissements négociables:** Les connaissements traditionnels devraient être abandonnés et remplacés par des documents de transport non négociables et, lorsque cela est possible, par des versions électroniques de ces documents.
- **Coopération et communication:** La communication entre les principaux acteurs portuaires doit être améliorée. L'existence d'informations anticipées sur l'arrivée des navires et les volumes de marchandises permettrait de planifier le dédouanement et les modalités de transport interne.
- **Déréglementation:** La levée des restrictions sur les services de transport contribuerait à accroître la capacité et l'efficacité des services de transport interne.

23. **Fret aérien:** Les pays en développement sans littoral font largement appel au fret aérien, qui se mesure en tonnes/kilomètres. Tous disposent au moins d'un aéroport international fréquenté par des transporteurs internationaux ou régionaux. Bien que dans certains pays les pistes d'atterrissage soient considérées comme trop courtes (par exemple, trois kilomètres), les problèmes les plus graves se posent dans les services d'appui. Plusieurs aéroports ont besoin d'une nouvelle aérogare pour passagers et de nouveaux hangars pour le fret. Certaines installations comme les installations de réfrigération sont insuffisantes et les systèmes de documentation, de sécurité et de manipulation ne sont pas suffisamment modernes. Le contrôle de la circulation aérienne et la navigation aérienne n'empêchent pas les vols long-courriers, bien que certains pays en développement sans littoral soient moins bien équipés et aient davantage besoin d'utiliser les satellites pour les communications vocales.

## 2. Améliorer les installations de transit et les services d'appui

24. **Ports secs:** Un certain nombre de pays sans littoral et de transit ont créé des ports secs avec l'aide de la communauté internationale, notamment de la CNUCED. Les ports secs sont des terminaux terrestres auxquels les compagnies maritimes délivrent leurs propres connaissements pour les marchandises importées, en prenant entièrement à leur charge les coûts et les conditions de transport, et à partir desquels les compagnies maritimes délivrent leurs propres connaissements pour les marchandises exportées. Les ports secs sont intimement liés à la promotion du transport direct. Pour les pays sans littoral, cela implique que les marchandises ou

---

<sup>15</sup> CNUCED (2001), *Review of Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems of Latin America* (UNCTAD/LDC/113).

les conteneurs ne sont pas inspectés par les services douaniers du port maritime. Parmi les services offerts par les ports secs figurent les agences maritimes, les bureaux de marchandises transportées par chemin de fer, les courtiers en transport routier, l'emballage des marchandises, le groupage des envois, etc.

25. **Points de franchissement des frontières:** Si des retards peuvent se produire à n'importe quelle étape du transport en transit, ils sont les plus marqués aux principaux points d'interface ou de transfert, entre transports maritimes et transports terrestres, entre réseaux ferroviaires et entre les pays. Des mesures doivent être prises pour améliorer:

- L'agencement des installations frontalières et mettre en place des installations communes conformément aux recommandations formulées dans la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982), afin de fournir électricité et services de télécommunication; et
- La coordination interinstitutions de tous les services de contrôle aux frontières (douanes, police de l'immigration) et des exploitants privés (transitaires, transporteurs). L'utilisation de *systèmes de gestion de l'information* destinés à relier les exploitants aux frontières et à permettre les communications entre eux et leurs sièges devrait être encouragée.

26. **Mécanismes d'appui institutionnel au transporteur transit:** La collaboration entre les acteurs publics et privés du transport en transit est essentielle pour que les programmes de transport en transit soient couronnés de succès, notamment pour mettre en place les technologies d'information. Même si de nombreux gouvernements se retirent des activités de transport commercial, ils continuent à jouer les premiers rôles dans le financement, l'entretien et la gestion des infrastructures matérielles ainsi que dans l'élaboration et l'application des lois et des réglementations. De son côté, le secteur privé, qui est le principal prestataire de services de transport, a une connaissance directe des goulets d'étranglement et des obstacles rencontrés quotidiennement et est le mieux placé pour proposer des solutions viables et pratiques destinées à améliorer les systèmes de transit. La participation du secteur privé à l'élaboration des politiques et à la prise de décisions non seulement facilitera l'adoption de mesures adaptées, mais contribuera aussi à obtenir la coopération de ce dernier à la mise en œuvre des nouvelles mesures. Afin d'être efficaces, les consultations entre secteur public et secteur privé devraient être périodiques et institutionnalisées dans le cadre de comités de facilitation du commerce et du transport.

27. **Renforcement des capacités humaines:** Pour que les secteurs public et privé assument leur nouveau rôle, il faut améliorer les compétences de ceux qui sont responsables de l'élaboration des politiques et de ceux qui sont chargés des activités quotidiennes de transport grâce à la formation, notamment à l'éducation permanente du personnel. Pour accroître la capacité d'absorption des investissements et de mise en œuvre des réformes, il est fondamental de développer l'éducation primaire et secondaire et d'en améliorer la qualité dans les pays en développement sans littoral et de transit. La pénurie de main-d'œuvre qualifiée est un facteur important qui empêche ces pays d'attirer et de mettre à profit l'IED. Le secteur privé, notamment les investisseurs étrangers, peut et doit contribuer au perfectionnement des compétences professionnelles dans ces pays.

28. **Télécommunications, énergie et oléoducs:** Les pays en développement sans littoral et de transit devraient investir dans les infrastructures énergétiques et de télécommunication s'ils veulent accélérer leur intégration dans l'économie mondiale. Dans les pays en développement sans littoral, ces infrastructures sont insuffisantes pour fournir un appui fiable aux services et activités de transport en transit. Les marchandises sont souvent retenues aux frontières, les pénuries d'électricité ne permettant leur inspection et leur dédouanement que pendant les heures où il fait jour. Par ailleurs, l'absence de téléphone gêne les communications avec le siège. Parmi les télécommunications figurent divers moyens de communication, notamment les systèmes de transmission électronique, de communication vocale et d'alerte à l'appui des services de transport, en particulier du transport aérien ou ferroviaire. L'installation de systèmes modernes de télécommunication dans les aéroports ou dans les réseaux ferroviaires permet à l'infrastructure existante d'accueillir un plus grand nombre d'avions ou de trains respectivement. Les mesures prises par les gouvernements pour autoriser la propriété et la gestion privées de télécommunications ont aidé les pays en développement sans littoral à rattraper leur retard dans ce domaine et à profiter des bienfaits des TIC.

## **B. Développer le commerce**

### **1. Développer le commerce régional**

29. Comme il a été dit au paragraphe 14 ci-dessus, le commerce régional a pour effet positif de réduire le coût élevé du transporteur transit dans les pays en développement sans littoral. En outre, l'essor du commerce régional contribuerait à modifier la structure des échanges et des transports, transformant de nombreux pays en véritable carrefour ou plaque tournante. C'est déjà le cas de pays tels que la Zambie et le Zimbabwe, qui sont devenus des pays de transit importants pour les échanges entre l'Afrique australe et l'Afrique de l'Est. L'Afrique centrale devient un pont terrestre important entre l'Europe et l'Asie. Compte tenu de ces changements, les questions de transit en général et la levée des obstacles au transit en particulier ne peuvent qu'intéresser un large groupe de pays en développement sans littoral et de pays côtiers, et renforcer ainsi la volonté politique de prendre des mesures efficaces. En outre, le nouveau statut des pays en développement sans littoral, qui sont devenus à la fois des utilisateurs et des prestataires de services de transit, devrait leur donner un plus grand poids dans la négociation des conditions de transit. Enfin, l'essor du commerce régional et l'intégration régionale permettraient à de petits pays en développement sans littoral d'attirer davantage d'IED au service de leur développement. En effet, on a souvent expliqué qu'une des raisons principales de la réussite économique des pays sans littoral en Europe est que ces pays sont proches et font partie de grands marchés régionaux, ce qui leur permet d'attirer des IED.

### **2. Développer le commerce international**

30. Au niveau international, de nouvelles négociations devraient s'ouvrir à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) dans le cadre du programme de travail de Doha, afin d'obtenir un accès accru aux marchés et la réduction des obstacles à l'entrée des marchandises (produits industriels et agricoles, y compris produits de base) et des services. L'octroi de préférences commerciales à tous les pays en développement sans littoral et le renforcement des mesures préférentielles en vigueur devraient être envisagés. Celles-ci ne sont néanmoins utiles que dans la mesure où leurs bénéficiaires en profitent véritablement et où des règles d'origine réalistes adaptées aux capacités de production de ces derniers sont définies. S'agissant des négociations

portant sur les services, au stade actuel, les pays en développement sans littoral et les pays de transit membres doivent cerner leurs intérêts, afin de pouvoir les défendre pendant les négociations bilatérales. Une des principales préoccupations de ces pays dans la plupart des secteurs de services est de renforcer leurs capacités (offre et compétitivité). Une autre est la prise en compte de leurs besoins particuliers dans le cadre de l'article IV de l'AGCS, dans l'optique du transfert de technologie et du renforcement des capacités.

31. Enfin, au cours des quatre dernières années, la facilitation du commerce a fait l'objet d'un programme de travail au sein de l'OMC. À la Conférence ministérielle de l'OMC à Doha, les membres sont convenus d'envisager l'ouverture de négociations sur les articles V (liberté de transit), VIII (redevances et formalités se rapportant à l'importation et à l'exportation) et X (publication et application des règlements relatifs au commerce) de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce après la cinquième Conférence ministérielle, dans le cadre des négociations du programme de Doha pour le développement, sous réserve de la décision qui serait adoptée sur les modalités de ces négociations. Cela veut dire que le cycle de négociations commerciales lancé à Doha peut aboutir à l'adoption par l'OMC de nouvelles dispositions sur la facilitation du commerce. L'apport d'une assistance technique - pour aider les pays en développement à la fois à participer aux négociations et à mettre en œuvre les résultats obtenus - serait donc essentiel.

### **C. Attirer l'investissement étranger direct**

#### **1. Orientations générales possibles**

32. *Mesures visant à attirer des IED non sensibles à la situation géographique*: Attirer des IED dans des industries et des activités qui ne soient pas sensibles à l'éloignement de la mer et aux coûts de transport en découlant pose un certain nombre de difficultés. Il s'agit notamment ici de développer des avantages géostratégiques qui permettent aux pays en développement sans littoral de participer à l'économie mondiale des services et de la connaissance. Cette question revêt plusieurs aspects.

33. Premièrement, il faut créer les types de compétences nécessaires pour attirer l'investissement et renforcer les capacités technologiques locales. La mise en valeur des ressources locales fondées sur les connaissances, conjuguée aux faibles coûts de production des pays en développement sans littoral, contribuerait à attirer les investissements dans certains types d'activités qui (par exemple, les centres d'appel) n'exigent pas forcément l'embauche de personnel très qualifié et peuvent être exercées par des employés semi-qualifiés. Les pays en développement sans littoral peuvent cibler ces activités en particulier, le faible coût de la main-d'œuvre dans certains des pays considérés étant alors un avantage important. La constitution de systèmes de production intégrés au niveau mondial et faisant appel aux TIC est une chance pour les pays en développement sans littoral car elle efface dans une large mesure les conséquences de l'éloignement géographique. Ces pays devraient adopter des mesures leur permettant de faire partie intégrante de cette production internationale intégrée.

34. Dans ce contexte, la deuxième tâche importante qui attend les gouvernements des pays en développement sans littoral est de développer des infrastructures adéquates dans le domaine des TIC. Certains d'entre eux ont déjà pris des initiatives dans ce sens. Le Rwanda est un exemple

de développement réussi des infrastructures locales dans le domaine des TIC<sup>16</sup>. Toutefois, la situation de la plupart des pays en développement sans littoral laisse beaucoup à désirer. Si l'on prend la part des exportations de haute technologie dans les exportations totales de biens manufacturés comme indicateur approximatif de l'intensité de l'activité dans ce domaine, la part moyenne des 15 pays en développement sans littoral pour lesquels des données sont disponibles s'établit à 5 %, contre 20 % pour le monde et environ 13 % pour les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire. D'autres indicateurs du développement des TIC donnent une image comparable. Le nombre moyen d'ordinateurs personnels pour 1 000 habitants est de 7 dans les pays en développement sans littoral, contre 78 dans le monde entier; le nombre total d'internautes dans les pays en développement sans littoral s'établit à 971 800, soit 0,2 % du nombre total d'internautes dans le monde en 2001<sup>17</sup>.

35. Le développement d'une infrastructure locale de communication peut être réalisé, au moins en partie, grâce aux investissements des sociétés transnationales (STN). L'Ouzbékistan est un bon exemple d'un pays ayant réussi à attirer des IED dans le secteur des télécommunications, lequel a accueilli environ un tiers du stock d'IED du pays en 1997<sup>18</sup>. Le Malawi constitue un autre exemple: le secteur des télécommunications a reçu plus de 40 % des entrées d'IED du pays à la fin des années 90 et jusqu'à 60 % en 2000.

36. Dans ce contexte, une question importante est la privatisation des infrastructures de télécommunication, qui sont contrôlées par le gouvernement dans de nombreux pays en développement sans littoral. La participation des STN, si elle est autorisée, pourrait contribuer de manière sensible à améliorer l'infrastructure existante. Le développement d'un service de téléphonie mobile par la compagnie de télécommunication éthiopienne, en coopération avec Ericsson, en est la parfaite illustration, avec pour conséquence une amélioration considérable des services de télécommunication.

37. Lorsque l'infrastructure de base des TIC est en place, les pays en développement sans littoral ont la possibilité de se préparer, dans le cadre d'une économie mondiale fondée sur les connaissances, à devenir des sites de sous-traitance d'activités semi-qualifiées qui peuvent être transférées électroniquement (par exemple, des activités administratives telles que le traitement de données ou certaines transactions financières). Au cours des dernières années, on a assisté à une augmentation considérable des activités fondées sur l'information et les connaissances qui ont été sous-traitées par des STN<sup>19</sup>, et qui révolutionnent ainsi des secteurs entiers d'activité dans les pays bénéficiaires<sup>20</sup>. On estime que 3,3 millions au moins d'emplois administratifs et 136 milliards de dollars de salaires correspondants seront transférés des seuls États-Unis vers

---

<sup>16</sup> Rwanda. *Forbes* 17 (février 2003): 1-14.

<sup>17</sup> Banque mondiale (2002). *Economic Indicators 2002*. Washington, D.C., Banque mondiale.

<sup>18</sup> CNUCED (2001). *Investment Policy Review of Uzbekistan*. Genève et New York, Nations Unies (CNUCED/ITE/IIP/Misc.13).

<sup>19</sup> Is your job next? *Business Week*, 3 février 2003, p. 50 à 60.

<sup>20</sup> Outsourcing: America's pain, India's gain. *The Economist*, 11 janvier 2003, p. 57.



des pays à faible coût d'ici 2015. L'Europe semble aussi participer à ce processus de délocalisation<sup>21</sup>. Les activités susmentionnées sont particulièrement adaptées aux pays en développement sans littoral car elles ne sont pas sensibles à l'éloignement de la mer et des ports. Les ressources sur lesquelles reposent les activités de sous-traitance sont l'existence d'une main-d'œuvre qualifiée à faible coût et d'une infrastructure de télécommunication. En particulier, les pays où ces ressources sont abondantes (par exemple, en Asie centrale et dans certains pays africains, notamment au Botswana) devraient envisager de redoubler d'efforts pour attirer les STN qui délocalisent leurs activités. Parmi les pays bénéficiant le plus de cette tendance (notamment la Chine, l'Inde, les Philippines et la Fédération de Russie), certains ne possèdent pas nécessairement des avantages géostratégiques (influant sur les coûts de transport) supérieurs à ceux des pays en développement sans littoral.

38. Une attention particulière devrait être accordée aux investissements des STN qui produisent des services pouvant être fournis en ligne, surtout des services utilisant principalement une main-d'œuvre semi-qualifiée à faible coût (par exemple, certains types de services financiers). Les pays en développement sans littoral peuvent parvenir à attirer les STN spécialisées dans les services financiers qui recherchent des sites de production à faible coût pour délocaliser leurs activités administratives ou qui souhaitent prendre pied au niveau local dans le cadre d'une stratégie véritablement mondiale de présence sur tous les marchés du monde. Certains d'entre eux possèdent aussi des entreprises locales intéressantes à acquérir, qui peuvent être renforcées et jouer un rôle important sur le marché local. L'Ouganda est un pays en développement sans littoral qui a réussi dans une certaine mesure à attirer des STN spécialisées dans les services financiers, notamment Standard Chartered, Barclays, HSBC et Citibank<sup>22</sup>. L'essor des services financiers qui a suivi la vente de la banque publique Uganda Commercial Bank à la société sud-africaine Standard Bank Investment Corporation en 2002 illustre les avantages que les pays d'accueil peuvent retirer de ce type d'investissement<sup>23</sup>.

39. Dans ce contexte, on pourrait examiner en particulier les industries et les activités dans lesquelles les pays en développement sans littoral possèdent des avantages qui, pour être pleinement exploités, doivent faire appel aux circuits de distribution des STN et à leur connaissance du marché mondial. L'industrie musicale en est un parfait exemple. Même si elle est prospère dans certains pays<sup>24</sup>, elle y est majoritairement constituée de petits producteurs locaux qui n'ont pas les ressources nécessaires pour traiter avec les réseaux de distribution mondiaux ou accéder au marché mondial. Les STN du secteur des médias pourraient être attirées par ces pays.

---

<sup>21</sup> Is your job next? *Business Week*, 3 février 2003, p. 50 à 60.

<sup>22</sup> CNUCED (2000). *Investment Policy Review of Uganda*. Genève et New York. Nations Unies (UNCTAD/ITE/IIP/Misc.17).

<sup>23</sup> Ouganda. *Forbes* 17 (février 2003): 1-14.

<sup>24</sup> CNUCED (2002). *Electronic Commerce and Music Business Development in Jamaica: A Portal to the New Economy*. Genève et New York, Nations Unies (UNCTAD/ITE/TEB/8).

40. À l'intérieur du secteur des services, les voyages et le tourisme sont des activités qui ne sont pas sensibles à l'éloignement et qui devraient bénéficier d'une attention particulière. De nombreux pays en développement sans littoral possèdent des sites naturels de toute beauté qui, à condition que les infrastructures d'appui nécessaires soient mises en place (hôtels, aéroports, etc.), peuvent devenir des destinations touristiques importantes. En 1999, les pays en développement sans littoral ont accueilli un nombre total de sept millions de touristes, contre 13 millions pour les petits États insulaires en développement<sup>25</sup>. Le tourisme régional semble particulièrement intéressant, surtout en Afrique où de nombreux pays en développement sans littoral sont voisins. Par exemple, un touriste atterrissant au Rwanda pourrait atteindre les sites touristiques ougandais en moins de deux heures et ceux de la Tanzanie en moins de 10 heures en empruntant à chaque fois des routes qui sont en assez bon état<sup>26</sup>.

41. Les pays en développement sans littoral qui souhaitent renforcer leurs capacités dans les secteurs qui ne sont pas sensibles au coût du transport peuvent aussi encourager le développement d'industries et d'activités (par exemple, les fleurs coupées, les fruits et légumes) dont les produits peuvent être transportés par avion. Dans ce contexte, la conclusion d'accords régionaux entre pays voisins qui, dans certains cas, sont trop petits pour financer individuellement ce type de développement, est tout à fait envisageable. Les investisseurs privés sont particulièrement bien placés pour répondre à de telles initiatives.

42. **Politiques visant à attirer les IED qui mettent à profit l'intégration régionale:** Les liens entre l'intégration régionale et les IED sont examinés du point de vue de la demande et de l'offre. Sur le plan de la demande, de nombreux pays en développement sans littoral ont un marché étroit, mais ils peuvent, grâce aux accords régionaux, devenir plus attrayants en donnant la possibilité aux investisseurs d'accéder à un marché plus grand que le leur. Ils peuvent alors attirer des investisseurs à la recherche de marchés car la réduction ou l'élimination des droits de douane et d'autres obstacles entre les pays de la région permettent de desservir un seul grand marché. La sous-région du Mékong (qui inclut la République démocratique populaire lao, pays en développement sans littoral) en est un exemple.

43. Sur le plan de l'offre, l'intégration régionale permet aux grands investisseurs d'exploiter les avantages de la région dans son ensemble comme site de production en répartissant les activités à valeur ajoutée entre ses différents membres. Les pays en développement sans littoral peuvent rechercher des complémentarités avec les pays voisins et cibler des investissements qui peuvent en tirer parti. Ils ont aussi la possibilité de lancer des programmes conjoints de promotion de l'IED avec leurs voisins immédiats afin d'exploiter les avantages comparatifs de chacun et d'encourager l'investissement dans l'ensemble de la région. La Bolivie et le Paraguay sont des exemples de pays en développement sans littoral qui se sont servis de leur intégration régionale étroite pour accroître leur aptitude à surmonter leur handicap géographique. L'appartenance de ces deux pays au Marché commun du Sud (MERCOSUR) atténue considérablement les conséquences néfastes de leur éloignement de la mer. La mise en place de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et normes communes peuvent jouer un

---

<sup>25</sup> Banque mondiale (2002). *Economic Indicators 2002*. Washington, D.C., Banque mondiale.

<sup>26</sup> Ouganda. *Forbes* 17 (février 2003): 1-14.

grand rôle dans le développement d'initiatives de ce type<sup>27</sup>. Pour que celles-ci réussissent, il est essentiel d'éliminer tous les obstacles à libre circulation des biens et des facteurs de production entre les pays membres.

44. À un égard, la situation géographique est un inconvénient qui peut se transformer en avantage lorsque les pays en développement sans littoral sont parties à un accord d'intégration régionale: étant enclavés, ces pays sont souvent situés au centre d'une région. Par exemple, l'Ouzbékistan est au centre de l'Asie centrale; de même, le Paraguay est au centre de l'Amérique du Sud; la situation géographique de l'Éthiopie permettrait aux investisseurs d'atteindre à la fois l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Est; la position centrale de l'Ouganda permet d'accéder facilement aux pays d'Afrique de l'Est. Leur situation géographique centrale au sein d'une région confère à ces pays un avantage naturel pour devenir une plaque tournante de l'économie régionale.

## **2. Orientations nationales possibles**

45. Si les pays en développement sans littoral ont pour point commun d'être éloignés géographiquement de la mer et des ports, ils sont très différents à d'autres égards. Ces différences importantes doivent être prises en compte dans l'élaboration des politiques. Dans une certaine mesure, la meilleure façon de surmonter cet inconvénient géographique n'est pas la même selon les pays, chacun d'entre eux possédant des avantages compétitifs et comparatifs différents, d'où la nécessité d'adopter des mesures adaptées à leurs besoins propres.

46. Certains pays en développement sans littoral peuvent tirer de précieux avantages de la proximité de marchés très attrayants. Par exemple, en Asie, le Bhoutan est un pays voisin de l'Inde; le Népal est situé entre la Chine et l'Inde; la République démocratique populaire lao est voisine de la Chine; le Kazakhstan et la Mongolie sont situés entre la Chine et la Russie. En Afrique, le Botswana et le Lesotho sont des pays voisins de l'Afrique du Sud. Les pays en développement sans littoral proches de marchés attrayants peuvent tirer parti de leur situation géographique de deux manières.

47. Premièrement, ces pays peuvent s'efforcer d'attirer des investissements dans des sites qui desserviront les grands marchés voisins à partir de leur territoire. Par exemple, cela était le cas du Lesotho et du Swaziland à l'époque de l'apartheid, à la fin des années 80 et au début des années 90, lorsque ces pays ont reçu la majorité des investissements d'investisseurs intéressés par le grand marché sud-africain et désireux de contourner les sanctions économiques<sup>28</sup>. Le Lesotho et le Swaziland continuent de bénéficier de ces investissements car de nombreux investisseurs ont maintenu leurs activités dans ces pays et continuent d'y réinvestir leurs bénéfices. Les bénéfices réinvestis ont ainsi représenté environ 90 % du total des entrées d'IED

---

<sup>27</sup> CNUCED (2002). Mesures liées aux besoins et aux problèmes particuliers des pays en développement sans littoral: processus préparatoire de la Réunion ministérielle internationale sur la coopération en matière de transport de transit. Rapport du Secrétaire général de la CNUCED (UNCTAD/A/57/340).

<sup>28</sup> Busu A et Srinivasan K (2002). *Foreign Direct Investment in Africa: Some Case Studies*. Working Paper WP/02/61. Washington, D.C., Fonds monétaire international.

au Swaziland au milieu des années 90. Ces pays devraient profiter largement de l'amélioration de la situation économique en Afrique du Sud sous la forme d'une demande accrue d'exportations. Environ 75 % des exportations du Swaziland sont destinées à l'Afrique du Sud; la plupart d'entre elles sont le fait de STN utilisant le Swaziland comme tremplin pour accéder à un marché sud-africain en croissance<sup>29</sup>. De même, des STN du secteur de l'automobile (par exemple Volvo et Hyundai) ont créé des sites de production au Botswana dans les années 90 pour exporter vers l'Afrique du Sud<sup>30</sup>.

48. La seconde manière dont les pays en développement sans littoral peuvent profiter de la proximité de marchés attractifs est d'encourager les IED provenant de ces pays. Par exemple, l'Inde est de loin le pays investissant le plus au Népal. En 1999, plus du tiers du stock d'IED au Népal, qui totalisait 14 milliards de dollars, provenait d'investisseurs indiens. Environ 80 % des IED que le Botswana a accueillis à la fin des années 90 provenaient de l'Afrique du Sud, avec laquelle ce pays entretient des relations économiques étroites<sup>31</sup>. L'Afrique du Sud est aussi le principal investisseur au Zimbabwe: ses investissements représentaient environ 20 % des entrées d'IED à la fin des années 90.

49. Les pays en développement sans littoral proches de grands marchés pourraient aussi être particulièrement intéressants pour les STN qui s'efforcent de personnaliser leur offre (de logiciels, de sites Web, etc.) pour de grands pays. Par exemple, la Bolivie pourrait jouer ce rôle en Amérique latine ou l'Afghanistan dans la région de l'Organisation de coopération économique (OCE).

50. Si de nombreux pays en développement sans littoral sont de petite taille, beaucoup d'autres sont assez grands et ont une population dépassant 20 millions d'habitants. Ces pays peuvent cibler les investissements destinés à desservir le marché local, qui peuvent profiter du fait que l'éloignement et le coût des transports créent des obstacles naturels à la concurrence des exportations provenant de l'étranger. Dans de tels cas, la situation géographique est un inconvénient qui se transforme en avantage pour attirer l'IED. Selon une étude réalisée au début des années 90 sur les STN indiennes présentes au Népal<sup>32</sup>, la majorité écrasante des investissements était destinée au marché népalais, alors que 14 % seulement avaient pour but d'exporter la production vers d'autres marchés et 14 % avaient été réalisés dans cette double intention (production pour le marché local et pour l'exportation). De même, dans une enquête menée auprès de plus de 400 investisseurs en Afrique subsaharienne, l'attrait du marché local

---

<sup>29</sup> World Economic Forum (2000), *African Competitiveness Report 2000/2001*. New York et Oxford, Oxford University Press.

<sup>30</sup> Corporate Location (1994). *Botswana: An Objective Study of Investment Conditions*. Milton Keynes (Royaume-Uni), Century House Information.

<sup>31</sup> Corporate Location (1994). *Botswana: An Objective Study of Investment Conditions*. Milton Keynes (Royaume-Uni), Century House Information.

<sup>32</sup> Chitrakar RC (1994). *Foreign Investment and Technology Transfer in Developing Countries: Motivating Factors and Financial and Economic Performance in Nepal*. Aldershot (Royaume-Uni), Avebury.

était considéré comme la première motivation des investissements réalisés en Éthiopie et en Ouganda<sup>33</sup>. Toutefois, compte tenu du faible pouvoir d'achat de la population de nombreux pays concernés, les mesures prises pour promouvoir ce type d'investissements devraient être soigneusement étudiées afin que les IED soient réalisés dans les zones où le pouvoir d'achat de la population est tel que la demande locale est suffisamment forte pour que les activités créées soient rentables.

51. Certains pays en développement sans littoral bénéficient de préférences commerciales accordées par des pays développés auxquels ils sont historiquement liés. (Des exemples sont la Convention de Lomé et les Accords de Cotonou qui lui ont succédé, conclus entre le Groupe des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique et la Communauté européenne.) Ces pays sont donc des destinations intéressantes pour certains types d'IED axés sur l'exportation, notamment de produits dont les coûts de transport sont faibles. Certains pays en développement sans littoral ont très bien réussi dans ce domaine. Par exemple, plus de 90 % des entrées d'IED au Lesotho sont réalisées dans la production de biens manufacturés destinés à l'exportation. De nouvelles perspectives s'ouvrent à certains pays en développement sans littoral d'Afrique, qui peuvent bénéficier des avantages offerts par la loi sur la croissance et les potentialités de l'Afrique (*African Growth and Opportunity Act* – AGOA) votée par le Congrès des États-Unis en 2000<sup>34</sup>. Aux termes de cette loi, jusqu'en 2008, 33 pays africains, dont beaucoup sont des pays en développement sans littoral, exporteront la plupart de leurs marchandises à destination des États-Unis en franchise de douane<sup>35</sup>. Cette loi renforce l'attrait des pays concernés pour l'accueil d'IED axés sur l'exportation vers les États-Unis, notamment par les STN de ce pays qui recherchent des sites à faible coût pour importer leur production aux États-Unis.

52. Quelles que soient les diverses possibilités qui s'offrent aux pays en développement sans littoral, la mise en place d'un cadre favorable à l'investissement est indispensable pour attirer n'importe quel type d'IED. La plupart de ces pays ont accompli des progrès considérables dans ce domaine au cours des 10 dernières années.

### III. MESURES D'APPUI À L'ÉCHELON INTERNATIONAL

53. S'il appartient en premier lieu aux pays en développement sans littoral et de transit de mettre en œuvre des mesures visant à renforcer leur coopération et leur collaboration, la communauté internationale, notamment les organismes de financement et de développement, devrait davantage les soutenir pour leur permettre de répondre efficacement à leurs problèmes et à leurs besoins en matière de transport en transit. Seize des pays en développement sans littoral sont aussi classés dans la catégorie des pays les moins avancés par l'Organisation des Nations Unies et comme la plupart des pays de transit sont eux-mêmes des pays en développement rencontrant de graves problèmes économiques, l'assistance financière de la communauté internationale est essentielle pour développer et entretenir les infrastructures

---

<sup>33</sup> ONUDI (2002). *Foreign Direct Investor Perspective in Sub-Saharan Africa: UNIDO Pilot Survey in Ethiopia, Nigeria, Uganda, United Republic of Tanzania*. Vienne, ONUDI.

<sup>34</sup> Trade and development: No silver bullet. *The Economist*, 18 janvier 2003, p. 69 et 70.

<sup>35</sup> Ouganda. *Forbes* 17 (février 2003): 1-14.

matérielles. Il est donc nécessaire d'inverser la tendance à la diminution des financements extérieurs, en particulier de l'aide publique au développement, et d'encourager une plus grande participation du secteur privé sous forme d'investissements et de ressources administratives.

54. Comme des systèmes de financement exclusivement privés risquent de ne pas être réalisables dans de nombreux pays en développement sans littoral et de transit, la communauté internationale est invitée à adopter de nouvelles formes de financement, parmi lesquelles les suivantes:

- **Fonds régionaux de capital-risque** – dans lesquels les dons d'organismes multilatéraux servent à financer les coûts de développement et de gestion dans certains pays ou certains projets, et permettent d'attirer des investissements dans des projets d'infrastructure plus risqués en réduisant les risques liés au développement;
- **Prise de participation dans des institutions financières locales** – une institution étrangère achète des parts d'une banque déterminée qui consent des prêts pour des petits projets d'infrastructure;
- **Cofinancement** – prêts parallèles d'une institution financière multilatérale et de la banque locale pour un projet d'infrastructure;
- **Prêts de banque à banque** – la banque étrangère accorde un prêt à long terme à une banque locale qui consent à son tour des prêts à terme pour de petits projets d'infrastructure.

55. La communauté internationale, notamment les pays donateurs et les organismes de financement et de développement, devrait renforcer son appui aux programmes de coopération technique destinés à accroître les capacités humaines et technologiques des pays en développement de transit dans le secteur du transport en transit. Les programmes de coopération technique de la CNUCED, notamment le SYDONIA et le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), qui ont grandement contribué à l'amélioration du transport en transit dans les pays en développement sans littoral et dans les pays de transit voisins devraient continuer d'accorder la priorité à ce groupe de pays, en particulier aux régions qui n'ont pas encore bénéficié de ce type de programme.

56. **Commerce international**: Dans la Déclaration du Millénaire, les chefs d'État et de gouvernement se sont engagés à mettre en place «un système commercial et financier multilatéral ouvert, équitable, fondé sur le droit, prévisible et non discriminatoire». Il appartient à la communauté internationale de promouvoir cet objectif dans le cadre du programme de travail de Doha pour obtenir, en matière de développement, des résultats ayant un réel impact économique, notamment dans les domaines qui intéressent les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit.

57. **Produits de base**: Au niveau international, dans le cadre d'une action concertée des gouvernements des pays en développement sans littoral et en partenariat avec les organismes des Nations Unies compétents, les institutions financières multilatérales et la communauté des donateurs, un programme holistique à long terme pourrait être lancé pour aider ces pays à accroître leur part des produits agroalimentaires et minéraux à valeur ajoutée.

58. **Politique de concurrence:** L'appui international aux pays en développement sans littoral et aux pays en développement de transit dans le domaine de la concurrence devrait consister à instaurer des cadres permettant le dialogue ainsi que des complémentarités et des relations en matière d'assistance technique. Le renforcement des capacités devrait viser à maximiser le rôle de la politique de concurrence dans la délivrance de patentes, la privatisation, les appels d'offres et l'octroi de concessions portant sur les infrastructures, en tenant compte des facteurs d'efficacité; de l'assistance technique à l'élaboration et à la mise en œuvre de la législation sur la concurrence ou de la réglementation sectorielle, et du renforcement des institutions.

59. **Commerce et environnement:** Les pays développés et les organisations internationales devraient, dans leur programme de renforcement des capacités, aider les pays en développement sans littoral à élaborer des politiques environnementales adaptées à leur situation nationale; à adopter des méthodes de production écologiquement rationnelles; et à acquérir les technologies et les infrastructures permettant de prévenir et de diminuer la pollution ainsi que d'exploiter de manière plus rationnelle les ressources naturelles et de réduire la désertification.

60. La communauté internationale devrait reconnaître les besoins particuliers des pays en développement sans littoral et les aider à surmonter leur handicap géographique. Cette assistance devrait en particulier porter sur le développement d'infrastructures de télécommunication qui leur permettent de participer à la nouvelle économie mondiale de la connaissance et d'attirer des IED en favorisant la création d'activités non sensibles à l'éloignement géographique. Une assistance est aussi nécessaire pour renforcer les groupements régionaux d'intégration, qui donneraient la possibilité aux pays en développement sans littoral qui en sont membres d'exporter leurs produits et leurs services.

**ANNEXE**

**IED: Comparaisons entre les pays en développement sans littoral, les petits États insulaires en développement, les pays les moins avancés, les autres pays en développement, les pays développés et le monde entier (moyennes pour chaque groupe)**

Groupes de pays	Entrées d'IED en pourcentage de la formation brute de capital fixe, 2001	Entrées d'IED par habitant en dollars (moyenne pour 1992-2001)	Entrées d'IED (en millions de dollars)		Entrées d'IED, croissance moyenne annuelle (%), 1996-2001	Stock d'entrées d'IED (en millions de dollars), 2001	Indices de la CNUCED *, 1999-2001	
			Moyenne 1995-2000	Moyenne 2001			Potentiel**	Résultat (valeur)
<i>Pays en développement sans littoral</i>	24,5	13	4 647	5 511	-1,6	41 563	0,113	1,189
<i>Petits États insulaires en développement</i>	31,0	254	14 415	12 658	-3,4	152 604	0,201	2,193
<i>Pays les moins avancés</i>	6,8	5	3 611	4 645	8,3	41 513	0,099	0,663
<i>Autres pays en développement</i>	12,0	36	164 346	184 459	8,0	1 932 052	0,188	0,893
<i>Pays développés</i>	11,0	488	541 757	509 760	30,5	4 504 121	0,388	0,998
<i>Monde</i>	11,4	100	747 939	740 232	22,6	6 816 849	Non disponible	1,000

\* L'indice de résultat en matière d'entrées d'IED est le rapport entre la part d'un pays dans les flux mondiaux d'IED et sa part du PIB mondial. L'indice de potentiel en matière d'entrées d'IED est la moyenne non pondérée des valeurs normalisées de 13 variables, à savoir: le taux de croissance du PIB, la part des exportations dans le PIB, le nombre de lignes téléphoniques pour 1 000 habitants, la consommation d'énergie commerciale par habitant, la part des dépenses de recherche-développement dans le produit national brut, la proportion des étudiants du tertiaire dans la population, le risque-pays sur le plan politique et commercial, la part des exportations mondiales de ressources naturelles, la part des importations mondiales de pièces détachées et d'accessoires dans les secteurs de l'électronique et de l'automobile, la part des exportations mondiales de services, la part du stock mondial d'entrées d'IED et la part des opérations mondiales de fusion-acquisition/privatisation. Aucun de ces deux indices ne vise à fournir un modèle global expliquant les décisions géostratégiques des STN ou à mesurer l'impact de l'IED sur les pays d'accueil. Les moyennes présentées dans ce tableau portent sur 140 pays pour lesquels les données disponibles permettent de calculer les deux indices.

\*\* Les valeurs vont de 0 à 1.

Source: Base de données de la CNUCED.

-----