



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

**AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE DANS LES PAYS
EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL (PDSL)**

(Note présentée par la Mongolie)

RÉSUMÉ

Désavantagés sur le plan géographique et dotés de ressources humaines et financières limitées, les pays en développement sans littoral (PDSL) sont confrontés à des défis exceptionnels à l'heure de mettre en place des systèmes de transport aérien sûrs, réguliers, fiables et rentables. La pandémie de COVID-19 a accru la vulnérabilité historique de ce groupe de pays qui risquent à présent de voir réduits à néant les efforts de développement réalisés au fil des ans. Les pays en développement sans littoral doivent bénéficier d'une attention particulière. Dans le cadre du programme d'assistance technique, les ressources dont ils ont besoin pour mieux mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'OACI, renforcer leur connectivité et tendre vers les objectifs du Programme d'action de Vienne en faveur des PDSL et les objectifs de développement durable des Nations Unies, doivent leur être accordées en priorité.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) exhorter l'OACI à analyser les besoins des pays en développement sans littoral dans le domaine de l'aviation afin de mieux comprendre la nature et l'ampleur des défis auxquels ces pays sont confrontés,
- b) allouer de manière prioritaire une part suffisante du budget ordinaire de l'OACI et/ou des ressources extrabudgétaires et d'autres formes d'assistance technique et de renforcement des capacités aux pays en développement sans littoral pour les aider à donner suite aux recommandations de l'analyse des besoins proposée.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les objectifs stratégiques.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2022-2024 et/ou de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	<p>C-WP/14788 Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (depuis le 4 octobre 2019)</i> Résolution A40-21, <i>Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030</i> Résolution A39-23, <i>Initiative Aucun pays laisse de côté (NCLB)</i> Transformer notre monde : Programme de développement durable à l'horizon 2030¹ Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 Deuxième conférence des Nations Unies sur les PDSL (A/RES/69/137)² Déclaration politique de l'Examen à mi-parcours de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral (A/RES/74/15)³ Rapport du Secrétaire général sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 (A/74/113)⁴ Feuille de route de l'ONU pour la mise en œuvre accélérée du Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral pendant la décennie d'action et à l'ère de la COVID-19⁵ Incidences de la COVID-19 et riposte des pays en développement sans littoral, Bureau de la Haute Représentante pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement Groupe de réflexion international sur les PDSL</p>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 Les pays du groupe des PDSL comptent parmi les plus pauvres et les plus vulnérables au monde. Les pays en développement sans littoral sont fortement désavantagés dans leur développement du fait qu'ils ne bénéficient pas d'un accès direct au commerce maritime, contrairement aux pays dont les côtes abritent des ports en eau profonde.

1.2 L'éloignement, le manque d'accès territorial à la mer, la fragmentation des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes, mais aussi la faible connectivité assurée par les technologies de l'information et de la communication, augmentent considérablement le coût des échanges commerciaux pour les PDSL et les tiennent à distance des marchés mondiaux. La Banque mondiale a estimé que les coûts de transport dans les PDSL étaient plus élevés d'environ 50% par rapport à ceux des pays côtiers et que les PDSL représentaient toujours moins de 1 % du commerce mondial des marchandises⁶.

1.3 À l'heure actuelle, les pays en développement sans littoral sont au nombre de 32 et comptent plus de 540 millions d'habitants, dont un quart vit dans la pauvreté.

¹ https://www.undp.org/ukraine/publications/transforming-our-world-2030-agenda-sustainable-development?utm_source=EN&utm_medium=GSR&utm_content=US_UNDP_PaidSearch_Brand_English&utm_campaign=CENTRAL&c_src=CENTRAL&c_src2=GSR&gclid=Cj0KCQjw8uOWBhDXARIsAOxKJ2HoFjkp2MzM6lO4ifMjrFW399zYAmyojJ9u9tUvDSAopCQ_71rnGH0aAIN3EALw_wcB

² <http://undocs.org/A/RES/69/137%20#un>

³ <https://digitallibrary.un.org/record/3831653?ln=en>

⁴ <https://www.un.org/ohrrls/content/report-secretary-general-implementation-vienna-programme-action-landlocked-developing>

⁵ <https://sdgs.un.org/events/un-roadmap-accelerated-implementation-vienna-programme-action-lldcs-decade-action-and-covid>

⁶ [Examen de haut niveau à mi-parcours sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne pour la décennie 2014-2024.](#)

1.4 L'on dénombre 174 aéroports enregistrés et 105 compagnies aériennes dans les PDSL, avec un mouvement annuel de 51 millions de passagers. En 2018, le secteur du transport aérien, qui devrait connaître une croissance annuelle d'environ 3,6 % au cours des vingt prochaines années⁷, employait 2,6 millions de personnes et contribuait à hauteur de 13 milliards de dollars au PIB des pays en développement sans littoral.

1.5 Le tourisme est l'un des secteurs-clefs pour les PDSL, or il dépend fortement du transport aérien. Oxford Economics prévoit que d'ici 2036, la croissance du transport aérien (et du tourisme qu'il rend possible dans ces pays) sera telle qu'il représentera 3,6 millions d'emplois (soit 33% de plus qu'en 2016) et contribuera à hauteur de 54,7 milliards de dollars au PIB des PDSL (soit une hausse de 162%)⁸.

1.6 Le transport aérien permet aux pays en développement sans littoral d'éviter les problèmes de transit liés aux mouvements de fret terrestres et outre-mer.

2. ANALYSE

2.1 Le Programme d'action de Vienne pour les pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024 a été adopté en novembre 2014 afin de surmonter les difficultés auxquelles sont confrontés ces pays, lors de la deuxième Conférence des Nations Unies sur les PDSL organisée à la demande de l'Assemblée générale. Il s'agit d'un plan de développement holistique invitant l'ensemble de la communauté internationale à relever les défis des PDSL en agissant dans six domaines prioritaires : les questions fondamentales de politique de transit, le développement des infrastructures, le commerce international et la facilitation des échanges commerciaux, l'intégration régionale, la transformation économique structurelle et les moyens de mise en œuvre. Le Programme d'action a pour but d'aider les PDSL à devenir des pays connectés par le sol, notamment par le développement de systèmes de transit efficaces, l'amélioration de la compétitivité et la coopération régionale.

2.2 Hélas, l'examen à mi-parcours de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des PDSL pour la décennie 2014-2024, qui a eu lieu en 2019, montre un déclin de la croissance économique dans ces pays depuis l'adoption dudit Programme en 2014, et très peu de progrès sur le plan de leur transformation économique structurelle. Malgré les nombreux efforts déployés à tous les niveaux, un quart de la population des PDSL vit toujours en dessous du seuil de pauvreté internationale de 1,90 dollars par jour⁹, l'insécurité alimentaire modérée à grave persiste et l'indice moyen de développement humain de ces pays reste en-deçà de la moyenne mondiale.

2.3 Les pays en développement sans littoral continuent à rencontrer de plus grandes difficultés que les pays côtiers pour développer leurs échanges à l'international. Leur compétitivité reste limitée en raison de coûts commerciaux deux fois plus élevés que ceux des pays en développement de transit. Les évaluations menées par la CNUCED en 2019 montrent que les progrès réalisés ont été largement insuffisants pour atteindre les objectifs du Programme d'action. Dans certains domaines, les PDSL ont même régressé. Plus précisément, l'intégration commerciale des PDSL reste faible : ils représentent moins de 1 % des exportations mondiales, 80 % de leurs exportations sont constituées de produits de base et de ressources naturelles, leurs infrastructures sont toujours inadéquates, et l'investissement étranger direct, déjà relativement faible, est concentré sur quelques secteurs et moins de pays qu'auparavant. La part moyenne de leur industrie manufacturière dans la valeur ajoutée totale a diminué. La croissance moyenne de leur PIB a fortement baissé, passant de 5,2 % en 2014 à 3,1 % en 2016. Le taux de croissance est remonté à 4,4 % en 2018 mais demeure inférieur à la moyenne de 6 % atteinte au cours de la décennie précédant l'adoption

⁷ [Aviation: Benefits Beyond Borders](#)

⁸ https://aviationbenefits.org/media/167517/aw-oct-final-atag_abb-2020-publication-digital.pdf

⁹ <https://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.DDAY>

du Programme d'action. En outre, la part des PDSL dans les exportations mondiales de marchandises est passée de 1,1 % en 2014 à 0,98 % en 2021 alors même qu'il était prévu d'accroître considérablement leur participation dans le commerce mondial.

2.4 La pandémie de COVID-19 a exacerbé la vulnérabilité historique des PDSL qui dépendent fortement des pays de transit pour leur commerce, ont des infrastructures routières, ferroviaires et aériennes fragmentées, ne jouissent pas d'une connectivité basée sur les TIC suffisante et exportent principalement des produits de base. La situation était déjà complexe avant la pandémie¹⁰, toutefois les pays en développement sans littoral risquent à présent de voir anéantis les efforts de développement réalisés au fil des ans. Compte tenu des contraintes géographiques des PDSL, les mesures de prévention et d'atténuation telles que la fermeture des frontières ont en effet eu des conséquences majeures sur ce groupe de pays. La COVID-19 a grandement affecté la circulation des biens et des services à destination et en provenance des pays en développement sans littoral. Les mesures de restriction imposées aux frontières par les pays de transit voisins pour lutter contre la propagation du virus ont eu un impact considérable sur la livraison en temps voulu des biens indispensables et, partant, sur l'accès des PDSL à des produits tels que médicaments et nourriture. Les contrôles et vérifications transfrontaliers supplémentaires mis en place par les PDSL et leurs principaux partenaires commerciaux et de transit pour faire face à la COVID-19 ont vraisemblablement contribué à faire grimper les coûts déjà élevés des échanges commerciaux et du transport dans les PDSL. Dans toutes les régions, de nombreux camions de fret ont été retardés aux frontières, ce qui a eu une incidence sur la livraison en temps voulu des articles de première nécessité tels que les produits pharmaceutiques, les fournitures médicales, les aliments et les carburants. La plupart des pays en développement sans littoral dépendent fortement des importations pour couvrir leurs besoins fondamentaux¹¹.

2.5 À la suite de l'examen de haut niveau de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une déclaration politique¹² et appelé les PDSL et les pays de transit à redoubler d'efforts pour réduire le temps de déplacement le long des corridors de transport internationaux. Elle les a également invités à adopter une approche intégrée et durable de la gestion de ces corridors afin de déployer des efforts concertés, de promouvoir la connectivité régionale et de maximiser les possibilités économiques qui en découlent. L'Assemblée a demandé au système des Nations Unies, aux partenaires régionaux et internationaux en développement et aux organisations internationales d'aider les pays en développement sans littoral et les pays de transit à tirer parti des possibilités offertes par les initiatives et l'intégration régionales. L'Assemblée a par ailleurs exhorté le système des Nations Unies et les organisations internationales et régionales pertinentes à promouvoir les efforts visant à recueillir des données fiables, de haute qualité et pertinentes afin de suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs spécifiques du Programme d'action.

2.6 En outre, par sa résolution 76/217, et conformément au paragraphe 66 de la Déclaration politique de l'examen à mi-parcours de haut niveau sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014-2024, l'Assemblée générale des Nations Unies a décidé de tenir la troisième Conférence sur les PDSL en 2024. Cette dernière aura pour mandat d'entreprendre un examen complet de la mise en œuvre du Programme d'action, d'élaborer et adopter un cadre renouvelé d'appui international pour répondre aux besoins particuliers des PDSL et de renforcer les partenariats entre eux, les pays de transit et leurs partenaires en développement. L'Assemblée générale a noté que la Conférence devrait être précédée, le cas échéant, d'examens aux niveaux national et régional, ainsi que de préparatifs thématiques, de la manière la plus efficace, la mieux structurée et la plus

¹⁰ [Impact de la COVID-19 et riposte des pays en développement sans littoral.](#)

¹¹ [Impact de la COVID-19 et riposte des pays en développement sans littoral.](#)

¹² Résolution 74/15

participative possible, et que les entités du système des Nations Unies étaient invitées à apporter le soutien nécessaire et à contribuer activement au processus préparatoire et à la Conférence elle-même.

2.7 Au cours de la conférence de haut niveau de l'OACI sur la COVID-19, les ministres ont reconnu que la crise mondiale sans précédent causée par la pandémie de COVID-19 se poursuivait et avait de graves conséquences sanitaires, sociales et économiques. Ils ont également souligné que l'exploitation des services aériens de fret jouait un rôle-clef dans le maintien des chaînes d'approvisionnement essentielles et qu'il était fondamental de mettre en place des mécanismes pour fournir un soutien technique aux États et aux professionnels de l'aviation et les aider à surmonter la pandémie de COVID-19 sans laisser quiconque pour compte. L'OACI et les partenaires en développement doivent d'urgence accroître le renforcement des capacités et l'assistance technique fournie aux PDSL pour le transport aérien, secteur particulièrement vital dans ces pays.

2.8 Des recherches et des données fiables sur le transport aérien sont essentielles pour suivre la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne et élaborer une politique efficace. À ce stade critique, il est impératif de mener une analyse complète des besoins des PDSL en matière d'aviation, en collaboration avec des centres de recherche d'excellence spécifiques tels que le Groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral (ITTLLDC), afin de mieux comprendre la nature et l'ampleur des défis auxquels ces pays sont confrontés et de proposer une nouvelle politique coordonnée en vue de promouvoir la connectivité aérienne, la libéralisation de l'aviation et la réduction des coûts du transport aérien dans les pays en développement sans littoral.

2.9 À cet effet, le présent document demande à l'Assemblée d'accorder une attention et une priorité particulières à la mise en place de systèmes de transport aérien sûrs, réguliers, fiables et rentables dans les pays en développement sans littoral. L'OACI est priée instamment d'analyser les besoins de ces derniers en matière d'aviation afin de mieux comprendre la nature et l'ampleur des défis auxquels ils sont confrontés et de leur allouer une part suffisante des ressources budgétaires et d'autres formes d'assistance technique requises.