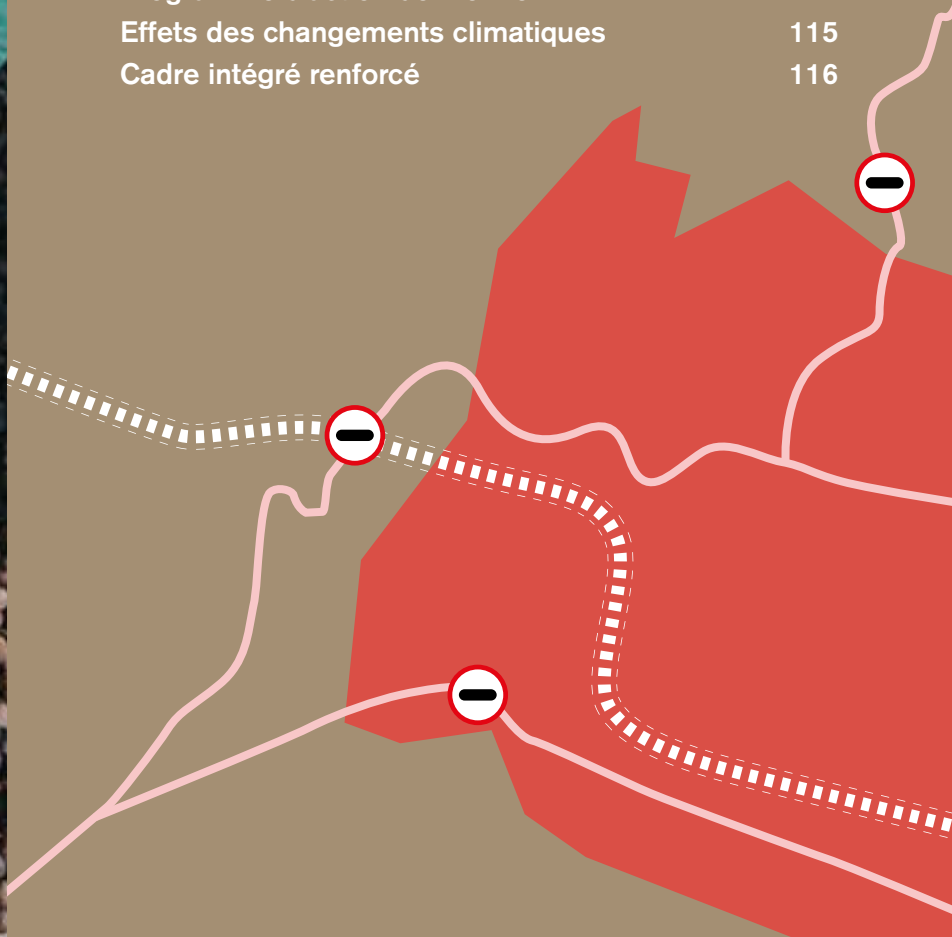


# 7

## Le renforcement des capacités commerciales dans les pays en développement sans littoral

Aide pour le commerce	110
Programme d'action de Vienne	112
Effets des changements climatiques	115
Cadre intégré renforcé	116



## Aide pour le commerce

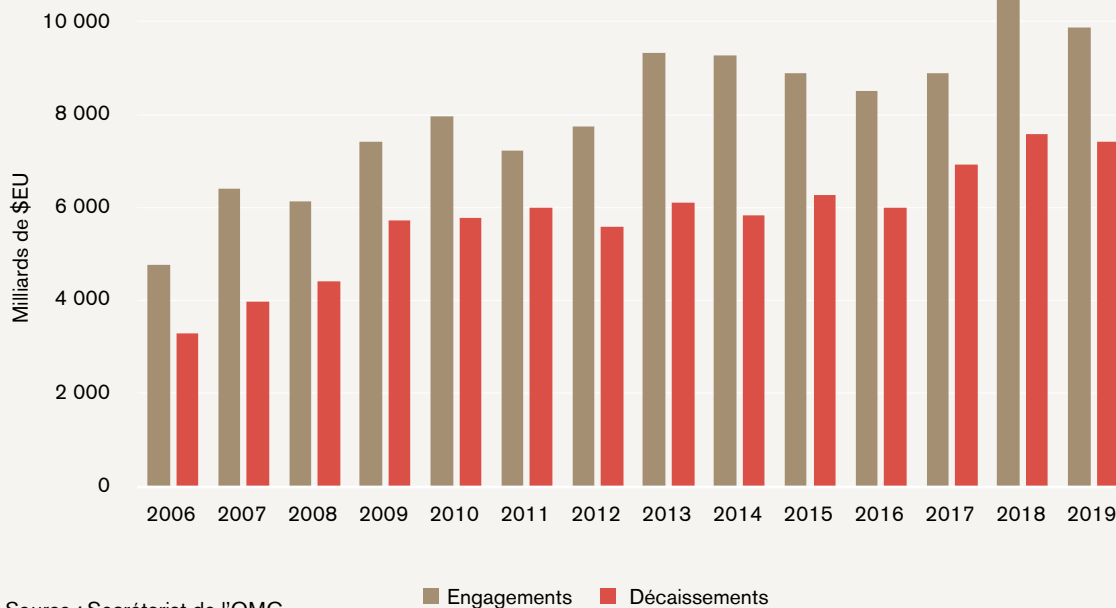
L'Aide pour le commerce consiste à aider les pays en développement, et en particulier les PMA, à renforcer les capacités et l'infrastructure commerciales dont ils ont besoin pour tirer parti de l'ouverture des échanges. Des subventions et des prêts à des conditions libérales sont octroyés en faveur d'une large gamme de programmes et de projets liés au commerce, notamment: l'assistance technique; l'infrastructure; l'accroissement des capacités de production; et l'aide à l'ajustement (voir le graphique 31). L'initiative Aide pour le commerce, pilotée par l'OMC, est inscrite comme une priorité dans le Programme d'Action de Vienne. L'Aide pour le commerce aide les PDSL à construire l'infrastructure

nécessaire pour compléter efforts en matière de facilitation des échanges. Il est essentiel que les PDSL renforcent leurs capacités du côté de l'offre et leur infrastructure liée au commerce, et il convient de soutenir l'expansion des échanges et l'ouverture du marché. Pris ensemble, ces facteurs sont une recette éprouvée pour favoriser la croissance, les débouchés économiques, le développement, la réduction de la pauvreté et la création d'emplois.

Les activités au titre de l'initiative Aide pour le commerce sont menées selon un programme de travail biennal contribuant à renforcer la cohérence entre les partenaires et à maintenir l'attention des acteurs du commerce et du développement sur l'Aide pour le commerce, l'accent

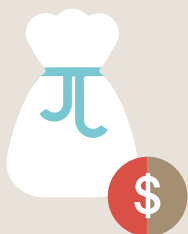
étant mis sur la production de résultats visibles. Sous le thème « Autonomiser le commerce connecté et durable », le programme pour la période 2020-2022 cherche à mieux faire connaître et à rendre opérationnelles les possibilités que la connectivité numérique et la durabilité offrent pour la diversification de l'économie et des exportations. Le programme de travail a été élargi par les Membres de l'OMC pour couvrir l'année 2022 et inclure une évaluation des conséquences de la COVID-19 sur l'économie et le commerce.

Graphique 31 : Aide pour le commerce en faveur des PDSL



Graphique 32 : Décaissements au titre de l'Aide pour le commerce

**81 milliards**  
de \$EU



Depuis 2006, les PDSL ont reçu 85 milliards de \$EU de décaissements de l'Aide pour le commerce.

2019

**7,6 milliards**  
de \$EU



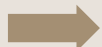
Les PDSL ont reçu 7,7 milliards de \$EU en 2019.



Augmentation de **225%** depuis 2006



**17%**



Part de l'Aide pour le commerce destinée aux PDSL = 17% des décaissements mondiaux, stable depuis 2017.

Flux d'Aide pour le commerce destinés aux PDSL en 2019 :



**30,8%**

pour l'infrastructure énergétique



**27,6%**

pour l'agriculture



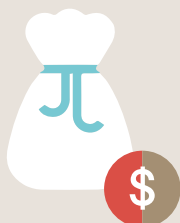
**20,1%**

pour les infrastructures de transport et de stockage



**21,5%**

pour les dernières catégories



Dans le domaine de la politique commerciale, la facilitation des échanges revêt le plus d'importance, recevant

**80 millions de \$EU**

de l'ensemble des flux de l'Aide pour le commerce destinés aux PDSL

La pandémie de COVID-19 rappelle avec force l'importance de la fluidité des échanges. Comme jamais auparavant, le monde a besoin que la production et la distribution de vaccins, d'équipements médicaux et d'autres biens essentiels soient efficaces. La pandémie a toujours de lourdes conséquences sur la santé et la richesse dans les pays. Certes, de grands donateurs de l'Aide pour le commerce ont intensifié leur réponse, mais leur budget est lui aussi devenu plus serré que jamais. Il est ainsi d'autant plus important de garantir que les fonds disponibles soient utilisés à bon escient.

### Programme d'action de Vienne

L'ONU a coordonné l'élaboration et l'application de programmes d'action pour répondre aux difficultés uniques auxquelles font face les PDSL et, partant, contribuer à éradiquer la pauvreté dans ces pays. Le Programme d'action de Vienne<sup>1</sup> (2014-2024) compte six domaines prioritaires, et la priorité 3 porte sur le commerce international et la facilitation du commerce. Le Programme d'action de Vienne découle du Programme d'action d'Almaty (2003-2013), qui avait pour objectif de former des partenariats

pour résoudre les problèmes spécifiques rencontrés par les PDSL du fait de leur éloignement et de leur isolement des marchés mondiaux. Beaucoup de progrès ont été réalisés dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne depuis son adoption – jusqu'à l'apparition de la pandémie de COVID-19 en 2020, qui a interrompu ces progrès et même annulé des résultats obtenus dans les six domaines prioritaires. D'après le rapport du Secrétaire général de l'ONU<sup>2</sup> sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, la croissance du PIB réel est tombée de 4,3% en 2019 à -2,4% en 2020

#### Bilan de l'Aide pour le commerce 2021



En mars, l'OMC a organisé le Bilan de l'Aide pour le commerce 2021, à l'occasion duquel la communauté du commerce et du développement a étudié les effets de la pandémie de COVID-19 sur le commerce et présenté des arguments justifiant la mobilisation de fonds au titre de l'Aide pour le commerce en vue de soutenir la reprise et de favoriser la résilience. La manifestation comprenait des sessions organisées par des Membres de l'OMC, des institutions financières internationales, notamment des banques multilatérales de développement, des communautés économiques régionales et d'autres mécanismes d'appui au commerce, et des organisations internationales (non gouvernementales, beaucoup sous l'égide des Nations Unies).

La session 7, intitulée *Impact de la COVID-19 sur les pays en développement sans littoral et conséquences pour une reprise résiliente*, a été organisée par le Kazakhstan et l'OHRLLS. Des intervenants de l'OMC, de la CNUCED et de l'OCDE, entre autres, ont examiné les effets de la pandémie de COVID-19 sur les PDSL et déterminé les difficultés auxquelles ces pays s'étaient heurtés en 2020-2021.

Les restrictions aux frontières décrétées par les pays de transit et l'inefficacité de la facilitation des échanges ont entraîné des difficultés marquées pour les PDSL, par exemple des goulets d'étranglement d'ordre commercial. Afin d'assurer une reprise résiliente dans les PDSL, il a été recommandé d'améliorer la connectivité par la numérisation des mesures de gestion aux frontières, de renforcer la mise en œuvre de l'AFE et d'apporter un soutien ciblé aux PDSL dans le cadre de l'Aide pour le commerce.

dans les PDSL. L'investissement étranger direct a enregistré une contraction considérable de 31% pour s'établir à 15 milliards de \$EU en 2020 dans les PDSL – son niveau le plus bas depuis 2007. Le tourisme est un important produit d'exportation pour les PDSL et représente plus de 10% des exportations totales de 13 de ces pays. Toutefois, il s'est complètement arrêté pendant la pandémie. La COVID-19 a eu des effets dévastateurs sur les économies: le nombre d'habitants de PDSL vivant sous le seuil de pauvreté devrait augmenter, avec pas moins de 124 millions de personnes poussées dans la pauvreté en 2020.

Avant la pandémie, l'OHRLLS, la CESAP et la CEE ont effectué un examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne dans toutes les régions.<sup>3</sup> En Asie et en Europe, les PDSL ont fait part de progrès importants dans le renforcement de la connectivité des transports et l'établissement d'une infrastructure des transports résiliente, même si des problèmes persistent. Les PDSL ont adopté plusieurs mécanismes de facilitation, par exemple des systèmes de facilitation du commerce transfrontières sans papier et de guichet unique, en vue de favoriser la connectivité transfrontières par voie ferroviaire et routière. Des investissements majeurs ont été réalisés afin de construire des infrastructures routières, ferroviaires et aéronautiques, des voies navigables intérieures et des ports secs. Néanmoins, des contraintes demeurent dans les domaines des prescriptions opérationnelles et réglementaires, et elles ont des effets néfastes sur l'efficacité des couloirs. L'examen a mis en évidence la lenteur des progrès accomplis



↑ Orpailleur utilisant une rampe de lavage pour filtrer l'or, Burkina Faso.

par les PDSL en Asie et en Europe en vue d'élargir leur participation au commerce mondial et de diversifier leurs échanges. D'après cet examen, le commerce entre PDSL est aussi resté limité. Seule la République kirghize, qui dépend du commerce transfrontières pour satisfaire à la plupart de ses prescriptions en matière d'exportation et d'importation, fait figure d'exception.

Pour les PDSL d'Afrique, la situation exposée dans le rapport à mi-parcours ne diffère pas sensiblement de celle observée en Asie et en Europe. La région a elle aussi du mal à attirer des investissements pour élaborer des projets d'infrastructure susceptibles d'être financés et qui favoriseraient le commerce et la connectivité. Le Programme d'action de Vienne a pour objectif de réduire les délais du commerce le long des couloirs de transit, de manière à porter la vitesse moyenne du transport des marchandises à 300-400 kilomètres par 24 heures. Les transports routiers dominent le transport sur le continent et

comptent pour 80% à 90% du trafic de passagers et de fret. L'autoroute transafricaine est au cœur de la connectivité régionale. Longue de 54 120 kilomètres et s'articulant le long de neuf couloirs de transit, elle est pénalisée par des tronçons manquants et un entretien insuffisant de certaines portions essentielles. Compte tenu de la lenteur du développement des infrastructures aux niveaux national et régional, de nombreux pays, dont des PDSL d'Afrique, se sont tournés vers des sources nationales pour financer cette infrastructure indispensable, qui stimule le commerce. Il convient de signaler



que le soutien par l'intermédiaire de l'Aide pour le commerce en faveur du développement de l'infrastructure tant matérielle qu'immatérielle des transports va croissant. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'AFE, les PDSL d'Afrique ont établi des guichets uniques pour le contrôle à la frontière, harmonisé les droits d'utilisation du réseau routier et introduit le concept de corridor intelligent (EDF, 2016). Beaucoup reste à faire pour que l'ALE soit effectivement appliqué dans la région, mais les progrès étaient manifestes au moment de l'examen.

L'État plurinational de Bolivie et le Paraguay sont les seuls PDSL d'Amérique du Sud. L'un des objectifs du Programme d'action de Vienne consiste à aligner les priorités sur les plans de développement nationaux des PDSL. L'examen à mi-parcours a montré que c'était le cas pour les plans de développement économique et social de ces deux pays. Ils ont pris des mesures déterminantes pour améliorer la connectivité, réalisant des investissements significatifs dans l'infrastructure des transports afin de réduire les temps de trajet et les coûts associés. En particulier, le corridor ferroviaire bi-océanique est essentiel pour ces deux pays, car il assurera une liaison entre le territoire continental et les ports sur les façades atlantique et pacifique. Des discussions sont en cours avec les partenaires pour assurer le financement de ce projet de connectivité plurinational. D'après l'examen, davantage doit être fait pour stimuler la coopération régionale de manière à ce qu'elle facilite les échanges sur le continent. On ne saurait trop insister sur le fait que le soutien de la communauté internationale au moyen d'un financement et

d'une expertise technique est important pour renforcer les capacités institutionnelles et ouvrir la voie à une transformation sur le plan de la productivité.

Il ne reste que trois ans avant la fin de la période de mise en œuvre du Programme d'action de Vienne, et la régression provoquée par la pandémie de COVID-19 est un sérieux revers. Par conséquent, toutes les parties prenantes doivent intensifier leurs efforts pour qu'il y ait une reprise économique et que des progrès significatifs soient accomplis d'ici à 2024. D'après un rapport<sup>4</sup> du groupe de réflexion international sur les pays en développement sans littoral au sujet de l'incidence de la COVID-19 et des réponses apportées dans les PDSL, les conséquences de la pandémie sur le secteur de la santé varient selon les pays et dépendent largement des capacités du système de santé d'avant la crise. Le rapport indique que le manque de fournitures médicales a été aggravé par les retards dans le commerce et le transit transfrontières. S'agissant des échanges internationaux, le mouvement des biens et des services a été entravé par les restrictions liées à la pandémie, qui ont eu des effets néfastes sur le potentiel commercial des PDSL. Ces pays exportent principalement des matières premières et, avec la baisse de la demande, toute chute de prix influence négativement la situation budgétaire des gouvernements des PDSL, limitant leur capacité de répondre à la crise.

Le rétablissement des capacités commerciales des PDSL implique que les partenaires de développement doivent soutenir les PDSL pour qu'ils puissent développer leurs capacités

**“ En cette période délicate pour l'économie mondiale, il est également important que les pays de transit réaffirment leur engagement en faveur du multilatéralisme et fassent preuve de modération en ce qui concerne le recours aux restrictions à l'exportation et autres mesures susceptibles de perturber la libre circulation des biens et des services.**

productives, diversifier leurs économies, accroître la valeur ajoutée de leurs exportations et s'intégrer davantage dans les chaînes de valeur mondiales et régionales. En cette période délicate pour l'économie mondiale, il est également important que les pays de transit réaffirment leur engagement en faveur du multilatéralisme et fassent preuve de modération en ce qui concerne le recours

aux restrictions à l'exportation et autres mesures susceptibles de perturber la libre circulation des biens et des services. La pandémie a heureusement accéléré l'adoption des technologies numériques dans différents secteurs de l'économie mondiale, ainsi que dans les PDSL. L'amélioration de la connectivité numérique contribuerait à faciliter le développement de l'infrastructure nécessaire des TIC, ce qui permettrait de faire des progrès importants en ce qui concerne la priorité 2 du Programme d'action de Vienne, qui porte sur le développement et l'entretien des infrastructures.

L'OMC<sup>5</sup> a un rôle clair et essentiel à jouer dans la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne – en particulier s'agissant de la priorité 3 relative au commerce international et à la facilitation du commerce. Le Programme d'action expose des mesures précises que les PDSL eux-mêmes, les pays de transit et les partenaires du développement doivent prendre pour soutenir le développement économique des PDSL. La mise œuvre continue et complète de l'AFE est essentielle pour faire en sorte que les PDSL puissent participer pleinement au système commercial multilatéral, et l'Aide pour le commerce est un

pilier déterminant de l'AFE, tout aussi important pour les PDSL, en particulier dans le contexte de la pandémie de COVID-19.

### Effets du changement climatique

Les effets du changement climatique, par exemple les températures extrêmes et les inondations et sécheresses plus fréquentes, auront des conséquences directes sur les routes, les voies ferrées et d'autres infrastructures commerciales dont les PDSL ont besoin pour accéder aux ports internationaux

#### Goulets d'étranglement liés au commerce causés par une sécheresse extrême au Paraguay

Le transport fluvial au Paraguay s'est intensifié, passant de 36% du volume total des échanges en 1995 à 66% en 2020. En termes de valeur, le commerce fluvial s'est chiffré à près de 9 milliards de \$EU au Paraguay en 2020. Toutefois, des sécheresses extrêmes survenues en 2019 ont été à l'origine d'une baisse historique du niveau des eaux dans les fleuves navigables, réduisant considérablement la principale voie d'accès du pays aux marchés internationaux.

Cette baisse sans précédent du niveau des eaux a entraîné des délais et des dépassements de coûts, dans la mesure où les bateaux doivent naviguer avec un degré de chargement plus faible. Le transport fluvial a utilisé 50% des capacités de stockage tant dans les eaux paraguayennes que dans les eaux partagées, ainsi que dans les ports étrangers situés en aval en Argentine et en Uruguay. De ce fait, les frais de transport d'un conteneur de 40 pieds de la Chine à Asunción sont passés de 3 000 de \$EU avant les sécheresses à plus de 14 000 de \$EU – affectant la chaîne logistique dans son intégralité et les coûts des produits finis.



↑ Le niveau historiquement bas des eaux a entravé le commerce par voie fluviale, Paraguay.

et aux marchés mondiaux. Tout progrès réalisé dans l'atténuation des goulets d'étranglement d'ordre commercial pourrait être entamé, ce qui augmenterait les coûts du commerce et saperait la compétitivité des producteurs nationaux dans les PDSL. Le commerce international deviendra de plus en plus important pour les PDSL pour limiter les effets des phénomènes météorologiques extrêmes sur les populations touchées. Les importations peuvent compenser les pénuries causées par des perturbations dans l'approvisionnement en produits alimentaires par exemple, tandis que les exportations peuvent constituer une source importante de demande pendant une crise (Pauwelyn, 2020). Le commerce peut ainsi aider à soutenir l'activité économique et réduire les effets négatifs d'un choc affectant les emplois et les revenus.

Pour que les futures dépenses dans l'entretien et l'extension de l'infrastructure commerciale dans les PDSL obtiennent les meilleurs résultats possibles, il faut que les projets d'investissement tiennent compte des conséquences du changement climatique (EIB/Bruegel, 2012). Les pays les plus vulnérables doivent particulièrement renforcer leurs capacités financières, techniques et institutionnelles.

L'Aide pour le commerce mobilise des investissements destinés à bâtir des infrastructures résilientes face au changement climatique. Depuis 2005, 55% des décaissements de l'Aide pour le commerce sont utilisés pour construire des infrastructures de l'énergie, des transports et des télécommunications, pour un montant total se chiffrant à 25 milliards de \$EU en 2019.

### Cadre intégré renforcé

Hébergé par l'OMC, le CIR est un partenariat de 51 pays, 24 donateurs et 8 organisations partenaires qui travaille en étroite collaboration avec les gouvernements, les organisations de développement, le secteur privé et la société civile pour aider les PMA à utiliser le commerce comme moteur de développement et de réduction de la pauvreté. Les PDSL appartenant à la catégorie des PMA sont au nombre de 17. Ils se heurtent à de graves obstacles structurels au développement durable, dont une forte vulnérabilité aux chocs économiques et environnementaux.

À ce jour, le CIR a investi plus de 95 millions de \$EU dans des activités d'appui au commerce destinées aux PMA sans littoral, qui comprennent des études analytiques, l'amélioration de l'environnement institutionnel et commercial et un soutien aux capacités de production de certains secteurs. Outre une aide spécifique par pays, les PMA sans littoral bénéficient également de plusieurs projets régionaux et interrégionaux – essentiels pour surmonter les obstacles à la facilitation des échanges.

L'étude diagnostique sur l'intégration du commerce (EDIC) est la pierre angulaire du soutien apporté par le CIR. Ce travail analytique approfondi consiste à évaluer l'environnement commercial du PMA avec lequel le CIR travaille et à établir un ensemble de priorités nationales visant à renforcer l'intégration du commerce. Ces études sont une riche source de renseignements et permettent d'analyser ce groupe unique. Si l'on examine les catégories types de l'Aide pour le commerce, on constate que la facilitation des échanges

figure parmi les domaines prioritaires les plus fréquemment mentionnés, avec la politique commerciale, la gestion administrative et l'agriculture.

Étant donné l'importance disproportionnée de la facilitation des échanges, le CIR aide les PMA à améliorer ce point, à mettre en œuvre l'AFE par des investissements dans des projets et à renforcer les institutions. À l'heure actuelle, 13 PMA sans littoral ont ratifié l'AFE. La plupart des EDIC comprennent des sections relatives aux besoins en matière de facilitation des échanges, et nombre de sessions de formation financées par le CIR concernent également la facilitation des échanges.

Le CIR a appuyé 29 actions visant à faciliter les échanges en faveur de PMA sans littoral, les plus récentes ayant consisté à contribuer à l'établissement d'un centre d'information à guichet unique pour la facilitation des échanges au Bhoutan, à renforcer la transparence s'agissant des procédures et à favoriser le dialogue public-privé sur la facilitation des échanges en République démocratique populaire lao.

Au Rwanda, le CIR a collaboré avec le gouvernement et d'autres partenaires pour construire une infrastructure transfrontières complète d'appui au commerce, dont des marchés transfrontières spécifiques avec la République démocratique du Congo et l'Ouganda voisins. Ce soutien a une incidence particulière sur les femmes, qui constituent souvent plus des trois-quarts des commerçants concernés.

En Zambie, le CIR s'efforce de faciliter l'application de l'AFE au



moyen d'interventions telles qu'un soutien au suivi de l'état de la mise en œuvre et un soutien à la mise en œuvre des décisions anticipées et des notifications. Le CIR anime des réunions de consultation avec des parties prenantes et d'autres partenaires au sujet de l'élaboration et de l'adoption de la Loi sur la gestion des frontières, et il appuie la mise en place d'un poste frontalier à guichet unique à Kipushi. Une réunion préparatoire a donné lieu à des discussions concernant un accord de concession reposant sur un partenariat public-privé.

Le CIR œuvre à l'atténuation des difficultés rencontrées par les petites économies et, pour ce faire, il contribue à renforcer les capacités des PMA sans littoral d'accroître

leurs exportations et d'élargir leur accès aux marchés internationaux. Grâce au soutien du CIR, les PMA sans littoral ont conclu plus de 120 nouvelles transactions commerciales internationales, parmi lesquelles les exportations de miel du Burundi à destination des Émirats arabes unis, les exportations de gomme arabique du Tchad à destination de la Suisse et les exportations de beurre de karité du Mali à destination des États-Unis d'Amérique. Les interventions au titre de projets aident à débloquent les goulets d'étranglement en matière commerciale dans les PDSL, notamment en appuyant la mise en conformité avec les normes de protection de l'environnement, comme dans le cas du projet sur les cuirs au Niger.

### Quelques exemples de projets du CIR menés dans des PDSL

#### Burkina Faso

Le CIR a aidé le pays à exporter pour plus de 3,2 millions de \$EU de beurre de karité vers des marchés mondiaux tels que la France, le Niger et les États-Unis d'Amérique. Les activités du projet mettent en particulier l'accent sur la formation des femmes, la transformation du beurre de karité et la valorisation des produits consommables.

#### République démocratique populaire lao

S'appuyant sur un dialogue plus étroit tant avec le secteur privé qu'avec le gouvernement, le CIR aide à résoudre les difficultés rencontrées par les entreprises et à libérer leur potentiel d'exportation. Au cours de la première période d'essai, on a observé une augmentation de plus de 80% de la productivité de cultures agricoles d'exportation clés, notamment le riz et le maïs.



↑ Machine de transformation du beurre de karité, Burkina Faso.

### Malawi

Plus de 6 000 petits exploitants ont été formés à l'application de bonnes pratiques agricoles au moyen de techniques innovantes. Les agriculteurs ont vu leur rendement croître de 140% pour les fèves de soja et de 160% pour les arachides. Les revenus des producteurs de soja ayant augmenté de 240%, l'ampleur de la pauvreté a été réduite. Le CIR a appuyé des exportations d'un montant total supérieur à 2 millions de \$EU.

### Mali

Avec l'appui du CIR, le Mali est parvenu à accroître de façon remarquable le volume des exportations de karité à destination de marchés tels que l'Allemagne, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, les États-Unis d'Amérique, la France, le Gabon, le Sénégal et la Tunisie – exportant 311 tonnes de karité en 2020, soit une progression de 17% en glissement annuel. Grâce au soutien du CIR, des femmes ont été formées à la gestion de coopératives, à la transformation du karité et à une plus grande création de valeur ajoutée.

### Népal

Travaillant avec plus de 4 700 petits producteurs, le CIR a contribué à accroître le potentiel d'exportation des plantes médicinales et aromatiques au Népal. Le projet a donné lieu à des investissements visant à améliorer la production et les techniques de stockage, à multiplier les jumelages avec des marchés internationaux et à renforcer la stratégie et la sécurité de la marque. On estime que les revenus des bénéficiaires ont augmenté de plus de 20%.

### Zambie

Avec l'aide de l'Organisation néerlandaise de développement SNV, le CIR et le gouvernement ont travaillé ensemble pour accroître la qualité du miel zambien et la quantité exportée vers les marchés internationaux. Des groupes d'apiculteurs mieux équipés ont été mis en contact avec des entreprises de premier plan du secteur privé, ce qui a augmenté les exportations de miel. Plus de 6 000 apiculteurs ont reçu une formation, et plus de 200 tonnes de miel ont été exportées grâce à cette mise en relation simplifiée. Les petits agriculteurs ont considérablement accru la qualité du miel et la quantité produite: une communauté a vu ses récoltes passer de 30 kg à 216 kg, une autre de 100 kg à plus de 700 kg.



↑ Récolte abondante au Malawi.



↑ Saison des récoltes au Népal.



↑ Apiculteur de Zambie inspectant une ruche.

## Notes de fin

---

- 1 Voir <https://www.un.org/ohrlls/fr/content/le-programme-d%E2%80%99action-de-vienne>.
- 2 Voir document de l'ONU A/76/267.
- 3 Voir [https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/vpoa\\_midtermreview\\_finalreport\\_transportconnectivity-24-oct.pdf](https://www.un.org/ohrlls/sites/www.un.org.ohrlls/files/vpoa_midtermreview_finalreport_transportconnectivity-24-oct.pdf) (en anglais seulement).
- 4 Voir <http://land-locked.org/wp-content/uploads/2013/09/REVISED-COVID-19-Impacts-LLDCs-15-April-2021-1.pdf> (en anglais seulement).
- 5 Voir la contribution de l'OMC au rapport du Secrétaire général de l'ONU sur le Programme d'action de Vienne, disponible à l'adresse suivante: [https://www.wto.org/english/news\\_e/news21\\_e/devel\\_26apr21\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/news_e/news21_e/devel_26apr21_e.pdf) (en anglais seulement).

↓ Colonne de camions attendant au poste frontière de Kabanga entre le Burundi et la Tanzanie.







Route ouverte sur le deuxième pont de l'Amitié lao thaïlandaise, au-dessus du Mékong.