



**Assemblée générale**

Distr.  
LIMITÉE

A/CONF.191/L.24  
23 mai 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

Troisième Conférence des Nations Unies  
sur les pays les moins avancés  
Bruxelles (Belgique), 14-20 mai 2001

**SESSION THÉMATIQUE INTERACTIVE**

Transports et développement

## **Session thématique interactive**

### ***Transports et développement***

1. Les participants à la session ont mis en évidence l'importance des services de transport pour le processus de développement. Ces services ne sont pas seulement des éléments essentiels de l'intégration matérielle mais fournissent également un accès aux marchés. Sans transport, aucun échange n'est possible. Les transports sont à la fois un préalable à l'intégration des PMA dans l'économie mondiale et une condition pour un développement national équilibré. La mise en place d'un réseau de transport rural, national et international cohérent est nécessaire pour faciliter les relations commerciales entre régions disposant d'excédents et celles qui souffrent de pénurie, et pour favoriser le développement du commerce entre différentes régions d'un même pays, entre pays voisins et avec les marchés internationaux.

2. L'un des principaux donateurs a fait remarquer qu'une large part de son aide publique au développement était consacrée au secteur des transports, notamment à la construction et à la remise en état de routes. Les futurs financements dans ce secteur dépendraient de la capacité des pays bénéficiaires à entretenir et à exploiter leurs infrastructures.

3. Les participants ont identifié plusieurs domaines nécessitant des améliorations. Les infrastructures constituaient un élément essentiel d'une stratégie de développement, mais d'autres problèmes et solutions étaient susceptibles d'avoir des conséquences directes sur la compétitivité des PMA et l'utilisation plus rationnelle de leurs infrastructures et équipements existants. Ces questions soulevées par la mondialisation, la libéralisation et l'évolution technologique étaient liées à des réformes réglementaires, à de meilleures pratiques de gestion et à la mise en valeur des ressources humaines.

### **PMA sans littoral**

4. L'existence de services de transport adéquats est particulièrement importante dans l'optique d'un processus de développement des PMA sans littoral reposant sur le commerce.

Les perspectives commerciales de ces pays, exportateurs des biens de faible valeur peu différenciables mais facilement remplaçables, sont dans une large mesure fonction de l'existence de services de transport et de leur coût. Plus que d'autres pays, les PMA ont à supporter

les incidences du coût excessif du fret qui pour certains PMA sans littoral peut représenter jusqu'à 40 % de la valeur des importations c.a.f., soit huit fois plus que les 5 % de moyenne mondiale.

5. La création de couloirs de transport pour le transit régional et l'adoption de règles et normes communes sont de bons moyens d'améliorer les systèmes de transit et par conséquent de réduire les coûts de transport et de stimuler la compétitivité commerciale.

6. La coopération régionale en matière de transport dans le but de diminuer le coût du transit terrestre en améliorant l'efficacité de ce type de transport constitue un objectif majeur. Des pays en développement sans littoral et de transit ont conclu plusieurs accords bilatéraux et régionaux destinés à fournir un cadre juridique aux opérations de transit. Toutefois, bon nombre de ces accords ne sont pas assez efficaces. La communauté internationale a certes soutenu des initiatives régionales mais une assistance financière et technique supplémentaire s'impose pour consolider les accords existants et élargir les domaines de coopération.

### **Réforme du cadre réglementaire**

7. La déréglementation, la libéralisation et la privatisation font partie des nouveaux instruments utilisés pour tenter de réduire les coûts réels et améliorer l'efficacité des réseaux de transport et de transit. Le rôle accru du secteur privé dans la prestation des services et le rôle nouveau en tant que régulateur joué par le secteur public pour garantir la qualité du service empêchent les abus liés aux monopoles et protègent le consommateur. Cette évolution a abouti à la constitution des partenariats entre secteur privé et secteur public dans plusieurs PMA. Il faut encourager l'instauration de tels partenariats dans ces pays et favoriser un dialogue et des consultations entre secteur privé et secteur public sur une base officielle et régulière.

8. La participation du secteur privé, notamment le partenariat entre secteur privé et secteur public, est nécessaire pour le développement des infrastructures de transport dans les PMA. Pour attirer des financements supplémentaires dans ce domaine, il serait bon de concevoir un programme d'investissement intégré combinant des projets dans différentes branches d'activité - exploitation minière, agriculture et forêt par exemple - dans le but de fournir du fret aux transporteurs. Grâce à la sécurité offerte par un tel programme, le secteur privé serait davantage enclin à financer infrastructures et équipements. Ce type de partenariat peut contribuer à créer

un foyer de développement le long du couloir de transport qui souvent relie les pays sans littoral à la mer. Des accords transfrontières ainsi que des réglementations sont nécessaires pour empêcher les abus de la part des transporteurs privés. À ce sujet, on s'est rigoureusement prononcé en faveur de l'attribution de concessions aux opérateurs du secteur privé sur la base d'une ligne ou d'un couloir de transport. Dans le cas d'une ligne de chemin de fer, par exemple, une décision coordonnée devrait être prise au niveau régional pour retenir un concessionnaire unique. Plusieurs concessions correspondant à différentes portions nationales d'un même couloir conduiraient invariablement à un système inefficace.

9. Un donateur a affirmé avec fermeté que l'aide publique au développement ne devrait pas être utilisée pour moderniser des infrastructures destinées à être revendues. Il fallait étudier la manière dont la coopération entre le secteur public et le secteur privé pourrait être mise à profit pour moderniser et remettre en état les chemins de fer.

10. Plusieurs orateurs ont souligné la contribution du secteur des transports au processus de mondialisation. À défaut d'accès à des services de transport de qualité à bas prix, les PMA ne sauraient bénéficier des fruits de la mondialisation et resteraient toujours en marge du progrès. La question de l'efficacité du secteur des transports est d'une importance cruciale et doit être traitée aux niveaux régional et national. Une harmonisation et une coordination mondiales ou tout au moins régionales des instruments réglementaires étaient nécessaires pour éviter la prolifération de règlements nationaux à respecter par les opérateurs. Une documentation type et la simplification des formalités qui en résulte sont une nécessité pour des PMA et d'une importance particulière pour les PMA sans littoral. Au niveau national, l'efficacité des transports doit être considérée comme une nécessité stratégique et les gouvernements devraient prendre les mesures nécessaires pour instaurer un cadre permettant aux transporteurs de fournir des services à bas prix. Pour cela, il faut mettre en place des installations - ports, terminaux et autres infrastructures - permettant la livraison dans les pays des biens provenant du commerce international. Outre la mise en place d'infrastructures, les orateurs ont insisté sur la nécessité pour les gouvernements de ne pas prélever sur les mouvements de transport des impôts ou redevances d'un montant excessif venant en alourdir indûment le coût et réduire d'autant la compétitivité des exportations des PMA ou augmenter les prix à l'importation au détriment des consommateurs locaux.

11. Les participants ont souligné le besoin de mettre en place plusieurs mesures de facilitation du commerce susceptibles d'apporter des améliorations sensibles au transport des marchandises entre pays. Le fonctionnement de filières de transport régional exige l'élaboration d'une réglementation transfrontière adéquate concernant les systèmes de transport reliant plusieurs pays : concession commune, coordination intrarégionale, etc. Parmi les autres mesures s'imposant figurent : la création de postes frontière intégrés (regroupant des représentants de toutes les autorités gouvernementales concernées par le passage à la frontière des marchandises); la normalisation des procédures de gestion du fret et des opérations de manutention (pour accroître l'efficacité des installations dans les terminaux); utilisation de la technologie de l'information (pour réduire les coûts logistiques); l'application effective des accords de transit existants et le renforcement des associations régionales de prestataires de services de transport du secteur privé.

12. Le bon fonctionnement d'un secteur moderne des transports suppose un cadre réglementaire facilitateur. Les pays les moins avancés ont besoin d'une aide pour mettre à jour leurs législation et réglementation nationales et appliquer de façon efficace les accords internationaux et régionaux. Au niveau national, il faut non seulement soutenir les processus de réforme législative mais également renforcer les capacités institutionnelles pour faire en sorte que la législation en vigueur soit mise en œuvre avec efficacité et impartialité et que les mécanismes réglementaires garantissent une concurrence loyale.

### **Pratiques de gestion et mise en valeur des ressources humaines**

13. Les participants ont insisté sur la nécessité d'aider les PMA à se doter de capacités de transport ou à les renforcer. La mise à niveau des normes et pratiques relatives à la gestion des installations portuaires et des transports sont des étapes importantes de ce processus car elle contribuera à garantir une qualité de service prévisible et acceptable. Ce processus doit être soutenu par la communauté des donateurs bilatéraux et multilatéraux dans le cadre de programmes d'aide financière et technique. Des systèmes de gestion doivent être mis en place autant que faire se peut pour réduire le coût du transport des produits en provenance de l'étranger et diminuer des temps de transit excessifs. Il est important par ailleurs que les négociants des PMA aient accès à des systèmes de gestion appropriés qui leur permettent de suivre l'acheminement des produits en transit à destination de marchés étrangers.

14. Les applications de la technologie de l'information et les activités de formation nécessaires à leur mise en œuvre sont porteuses d'un accroissement spectaculaire de l'efficacité du transport à un coût relativement modeste, à condition d'avoir la volonté politique de mettre en route un processus des réformes et de remettre en cause les intérêts acquis. La CNUCED a mis au point des solutions pratiques pour accroître l'efficacité, notamment le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM).

15. Les participants ont reconnu que la mise en valeur des ressources humaines était un élément clef du secteur des transports des PMA. Ces pays sont désireux de mettre en place des réformes mais les personnes chargées de leur application sont souvent dépourvues des compétences ou de l'expérience nécessaires à cette fin. D'une manière générale, cette question qui n'a pas fait l'objet d'une attention suffisante de la part des autorités et institutions concernées, exige des efforts communs de la part des PMA et des donateurs ainsi qu'une aide des organisations internationales.

16. La gestion et la formation des ressources humaines dans le domaine des transports devraient viser entre autres à améliorer la gestion, à garantir une meilleure qualité des prestations et à utiliser davantage la technologie de l'information. Cette démarche ne devrait pas être fragmentée par mode de transport mais être intégrée et tenir compte de tous les éléments interdépendants de la chaîne d'approvisionnement.

17. La formation doit être un processus dynamique continu et répété, fondé sur le dialogue permanent et conduisant à un enseignement qui prépare le personnel à l'introduction de changements en matière de gestion et de technologie.

### **Mesures de suivi**

18. Le débat sur les problèmes de transport se posant aux PMA et leur solution a montré clairement qu'il fallait prendre d'urgence des mesures pour améliorer les perspectives de développement des PMA, en augmentant l'efficacité du secteur des transports. Outre les infrastructures, les solutions possibles consisteraient notamment à améliorer le cadre réglementaire, à perfectionner les pratiques de gestion et la mise en valeur des ressources humaines. Ces éléments ont été mentionnés dans les mesures à effet immédiat que

les coprésidents ont proposées. Le président a instamment prié la communauté des donateurs internationaux de s'engager à soutenir la stratégie définie et d'en faire le support du développement de services de transport internationaux efficaces dans les PMA.

19. C'est dans cette optique que l'Union internationale des chemins de fer (UIC) et l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) ont annoncé qu'elles allaient contribuer respectivement à la création d'une base de données sur les chemins de fer fondée sur les indicateurs de résultats du module de suivi des marchandises transportées par voie ferrée du SIAM et à la formation à la gestion dans le domaine de la logistique.

-----