

**NATIONS  
UNIES**

**A**



**Assemblée générale**

Distr.  
GÉNÉRALE

A/CONF.191/BP/1  
6 avril 2001

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

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

LES TRANSPORTS ET LE DÉVELOPPEMENT

Note thématique

GE.01-51149 (F)

## TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>
I. LES TRANSPORTS ET LE DÉVELOPPEMENT DES PMA.....	1 - 12
II. STRATÉGIES VISANT À AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS .....	13 - 21

## I. LES TRANSPORTS ET LE DÉVELOPPEMENT DES PMA

### *Pas de développement sans transports*

1. Les transports jouent un rôle central dans le développement. Ils constituent un secteur clef dans l'optique du commerce international, de l'intégration régionale et d'un développement national équilibré. Ils permettent d'accéder matériellement aux marchés, sans quoi aucun échange ne serait possible. En effet, les programmes de développement rural sont voués à l'échec si les biens produits ne peuvent être acheminés vers les marchés par manque d'infrastructures et de services de transport. Il existe un lien de causalité entre l'existence de services de transport adéquats, l'accès à ces services et les possibilités de se développer grâce aux échanges. Le coût excessif des transports est le principal obstacle concret à la pénétration de marchés étrangers. Les résultats commerciaux des pays les moins avancés (PMA) qui exportent des biens de faible valeur - peu différenciables, mais facilement remplaçables - sont dans une large mesure déterminés par l'existence de services de transport et par leur coût. L'importance du coût du fret dans la valeur des importations peut servir à mesurer l'impact des frais de transport sur la capacité des pays de participer efficacement au commerce mondial. Dans les PMA sans littoral, le coût du fret peut représenter jusqu'à 40 % de la valeur des importations contre 6 % en moyenne dans le reste du monde. En 1999, sur un volume total d'importations c.a.f. évalué à 27,5 milliards de dollars É.-U., il était estimé à 5 milliards de dollars É.-U.

### *Mondialisation*

2. La mondialisation est subordonnée à l'existence d'un système de transports internationaux qui fonctionne. La marginalisation des pays les moins avancés n'est pas seulement due à la faiblesse de leur base industrielle, elle est aggravée par les difficultés à accéder à des services adéquats d'appui et de transport internationaux. Dans le cas de l'acheminement de biens manufacturés, la fiabilité et la rapidité peuvent devenir plus importantes que le coût. Les problèmes d'accès et d'offre liés aux services de transport international doivent donc être résolus et former partie intégrante de mesures d'appui internationales permettant au commerce et à l'industrie des PMA de participer plus efficacement aux processus de la mondialisation. Au fur et à mesure que les possibilités de compenser les handicaps dus aux frais de transport par un traitement tarifaire préférentiel s'amenuisent, le coût excessif des transports devient directement préjudiciable à la compétitivité des PMA sur les marchés étrangers, aggravant la marginalisation de ceux qui restent en marge des principaux progrès réalisés en matière de transports maritimes et autres.

### *Investissement étranger direct*

3. L'existence d'un système de transport qui fonctionne est une condition préalable non seulement au commerce, mais aussi à l'investissement étranger direct dans le pays concerné. Les principaux facteurs entrant en ligne de compte dans le choix d'un pays d'accueil pour l'IED sont notamment l'infrastructure matérielle (ports, routes, télécommunications et électricité) et la fourniture de services fiables et efficaces de transport et de communication. En 1998, les entrées d'IED dans les PMA ne représentaient que 2,9 milliards de dollars É.-U., soit 0,3 % des flux mondiaux. De nombreux gouvernements prennent conscience qu'en améliorant la productivité du secteur des transports, ils peuvent être plus compétitifs sur le marché mondial et attirer davantage d'IED.

### *Commerce électronique*

4. L'avènement d'Internet a également des incidences importantes sur les transports. Le commerce électronique témoigne de l'évolution vers un marché mondial dans lequel les communications électroniques transforment presque tous les aspects de l'organisation des entreprises et des marchés. Il consiste à commercialiser, commander, facturer, voire distribuer les produits et les services par des moyens électroniques. Dans la majorité des PMA, son essor sera retardé par le manque d'infrastructures de base dans les secteurs des télécommunications et de l'électricité, par le coût élevé des ordinateurs, par la mauvaise qualité de l'éducation et par des taux élevés d'analphabétisme. Selon l'Union internationale des télécommunications (UIT), les États-Unis comptent 600 lignes téléphoniques pour 1 000 habitants, contre 70 en Chine et une seulement au Tchad, en Somalie et en Afghanistan. En outre, les entreprises ne peuvent tirer parti des nouvelles méthodes utilisées pour conclure des transactions commerciales si elles ne disposent pas des infrastructures et des services de transport nécessaires à l'acheminement des biens vers les marchés. Les PMA se trouvent de plus en plus dans une situation où ils ne peuvent récolter les fruits potentiels du commerce électronique, faute d'avoir accès à des services de transport adéquats et de pouvoir donc tirer réellement parti des avancées de la *nouvelle économie*. À cet égard, le secteur des transports, qui joue un rôle essentiel dans le développement, doit recevoir un appui aux niveaux national et international, afin d'assurer un développement durable reposant sur le commerce et la technologie.

### *Partenariats entre le secteur privé et le secteur public*

5. Une autre caractéristique importante de l'évolution des transports est la convergence des activités économiques du secteur privé et du secteur public, de nombreux exemples de partenariat existant dans le développement et l'exploitation d'infrastructures de transport. Les enseignements tirés de cette convergence peuvent certainement profiter aux autres activités économiques. Les transports peuvent ainsi fournir des orientations précieuses pour définir le rôle et les fonctions des secteurs public et privé dans le processus de développement.

### *Politique des transports*

6. Au niveau international, il est important que les politiques et les réglementations soient harmonisées et que l'on aide les gouvernements à prendre les mesures nécessaires pour favoriser la création de services de transport dans les pays en développement ou le renforcement des capacités dans ce domaine, et faire en sorte que les négociants soient en mesure de tirer véritablement parti des débouchés offerts par la libéralisation et la mondialisation des marchés du transport maritime. Parallèlement à l'élaboration de cadres généraux au niveau mondial, il importe également que les gouvernements s'efforcent de réformer leurs propres marchés et leurs propres politiques au sein de mécanismes d'intégration régionale. Pour atteindre leurs objectifs de développement, les gouvernements des PMA doivent accorder une plus grande priorité aux questions de transport, examiner et revoir le cadre réglementaire pour permettre une participation accrue du secteur privé, procéder à des réformes visant à rendre les prestataires de services de transport plus sensibles aux exigences des utilisateurs, rationaliser les procédures administratives, mettre en place un système d'indicateurs de résultat dans le domaine des transports, promouvoir l'utilisation des technologies de l'information et renforcer les programmes de formation dans le secteur considéré. Ces priorités font partie intégrante d'un programme de réforme qui relègue au second plan les restrictions d'accès aux marchés pour privilégier

l'élaboration d'une politique de développement axée sur le renforcement des capacités commerciales des prestataires nationaux de services et sur l'amélioration de la compétitivité du secteur des services de transport.

#### *Cadre juridique*

7. Les relations entre chargeurs et transporteurs sont particulièrement importantes pour les PMA, dont les chargeurs font en général appel aux services de transporteurs internationaux étrangers. Une transaction commerciale internationale se décompose souvent en plusieurs contrats s'imbriquant les uns dans les autres, dont chacun est soumis à des règles et règlements différents qui sont librement consentis ou contraignants. Les résultats du commerce international sont grandement tributaires de la capacité des règles et règlements en vigueur de répondre adéquatement aux problèmes posés par les progrès technologiques et commerciaux ainsi que de créer un climat sûr et prévisible. Les cadres juridiques des PMA doivent être adaptés aux impératifs du commerce mondial et mis en conformité avec les pratiques internationales.

#### *Besoins en infrastructure*

8. Quelle sera l'évolution de la demande d'infrastructures de transport ? Les gouvernements devront s'efforcer en priorité de développer et de moderniser les équipements existants ainsi que d'accroître l'orientation commerciale des infrastructures de transport international, en particulier des ports maritimes, ceux-ci faisant le lien entre les réseaux internationaux et locaux de transport. C'est l'efficacité de ses ports qui fera qu'un pays ou une région participera ou non à l'essor des transports et des échanges mondiaux. La productivité portuaire sera un indicateur de succès ou d'échec à cet égard. Le temps mort des navires et des marchandises dans les ports doit être réduit. Si le dédouanement pouvait être accéléré ou être effectué à la destination finale, les marchandises pourraient transiter rapidement par les ports au lieu d'être immobilisées dans l'attente d'être contrôlées. Le chargeur pourrait alors réduire les délais de transit et les coûts d'acheminement, et le transporteur utiliser de manière plus productive son matériel, ce qui lui permettrait d'accroître sa rentabilité et de baisser ses tarifs.

9. Selon toute probabilité, on assistera à l'intégration des circuits mondiaux d'approvisionnement et donc à une restructuration du secteur. L'une des conséquences les plus évidentes est que les services de transport deviendront plus intégrés - le nouveau transporteur sera un prestataire de services de transport multimodal ou s'occupera de logistique pour le compte de tiers; il maîtrisera chacun des modes de transport et entretiendra des relations à long terme avec les propriétaires ou les exploitants d'infrastructures. La prestation de services de transport sera donc assurée par des opérateurs privés alors que les pouvoirs publics continueront probablement d'être responsables du développement et de l'entretien des infrastructures. Les opérateurs privés équiperont les infrastructures et géreront les services de transport dans le cadre d'un bail ou d'une concession à long terme accordé par l'État.

10. Historiquement, les infrastructures ont été le domaine réservé du secteur public parce que l'on considérait qu'elles revêtaient une importance stratégique pour l'économie et que les projets d'infrastructure exigeaient en général des investissements coûteux et une longue période de gestation. Des investissements publics peuvent encore, dans une certaine mesure, être réalisés dans des projets visant notamment à favoriser le développement économique. Toutefois, dans différents pays, cette source de financement est devenue de plus en plus problématique en raison

des impératifs macroéconomiques de réduction du montant total des dépenses publiques. C'est pourquoi les pays recherchent d'autres sources de financement pour leurs investissements.

11. Les emprunts, notamment ceux contractés auprès d'organismes multilatéraux de développement et garantis par les gouvernements, ont été un moyen courant de financer l'extension des réseaux de transport dans les PMA. Les organismes multilatéraux d'assistance privilégient le financement de projets de transport. L'importance prédominante des transports est généralement reflétée dans les flux d'aide publique au développement (APD) des pays membres du Comité d'aide au développement (CAD) destinés aux PMA. Au cours des cinq dernières années, "les transports et les communications" ont été le secteur qui a systématiquement bénéficié de l'aide la plus importante, correspondant à 10 % environ des engagements d'APD. De nouveaux investissements en infrastructure, financés à la fois par l'APD et par l'IED privé, sont nécessaires; ceux déjà réalisés dans le secteur des transports et des communications représentent une part importante de la dette cumulée. L'optimisation des systèmes de transport revêt donc pour les PMA une importance d'autant plus grande que ceux-ci s'efforcent de rentabiliser au maximum les investissements publics et d'attirer l'IED privé.

12. Dernièrement, des opérateurs privés ont pu mobiliser les fonds nécessaires au financement de certains projets d'infrastructure et ont été disposés à accepter les risques liés à ces projets et aux pays concernés, à condition que le cadre institutionnel de ces derniers respecte des normes minimales et que les projets soient bien structurés. Leurs investissements ont pris la forme de coentreprises ou d'IED. Toutefois, davantage de ressources doivent être mobilisées sur le plan interne, notamment pour financer les infrastructures utilisées par les usagers ordinaires. Les gouvernements qui en ont pris conscience s'efforcent de développer les marchés financiers locaux. Parallèlement à cette réorientation des sources de financement au détriment des participations publiques et de l'emprunt et en faveur des participations privées, il sera nécessaire d'élaborer des stratégies visant à réduire autant que faire se peut les besoins de financement des infrastructures (en optimisant l'utilisation des installations existantes) et de remplacer ainsi les ressources financières internationales par une efficacité opérationnelle fondée sur le savoir-faire.

## **II. STRATÉGIES VISANT À AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS**

13. Même si l'amélioration des infrastructures de transport est forcément une entreprise de longue haleine, des activités ayant un impact direct sur la situation des PMA et permettant d'utiliser efficacement les infrastructures et les équipements en place peuvent être envisagées. Ces mesures concernent essentiellement les améliorations à apporter au fonctionnement des institutions, les accords régionaux, l'aide à la gestion (notamment grâce aux technologies de l'information) et le transfert du savoir-faire. Il est particulièrement indispensable de les examiner à la Conférence sur les PMA.

14. Même si les investissements en infrastructure sont des investissements à long terme, il est possible de prendre une initiative qui pourrait déjà avoir un impact positif sur la planification ou le démarrage des projets d'infrastructure, et dont l'objectif serait de faire en sorte que la modernisation des réseaux de transport soit recherchée de manière plus systématique. Dans cette optique, les établissements multilatéraux de financement et les autres donateurs traditionnels devraient continuer de s'occuper essentiellement de financer des projets d'infrastructure et d'équipement. La CNUCED et d'autres institutions pourraient entreprendre des activités complémentaires de ces projets, en apportant leurs compétences par un renforcement des

institutions dans les domaines suivants : transports, transit, logistique, technologies de l'information, facilitation du commerce et élaboration d'un cadre juridique propre à accroître l'efficacité du commerce et des transports.

### *Réformes*

15. Compte tenu des restrictions budgétaires et des exigences croissantes des utilisateurs, les gouvernements des pays en développement doivent trouver de nouveaux moyens de rendre les infrastructures de transport plus efficaces, en particulier avant de justifier le financement de nouveaux équipements. Étant donné que les infrastructures doivent être bien entretenues et utilisées de manière intensive, la direction doit avoir les compétences, les responsabilités et l'autorité voulues. Elle doit avoir la liberté d'ajuster les effectifs et de fixer les prix afin que les services proposés soient compétitifs et rentables. Les règles et règlements en vigueur doivent être modifiés afin d'autoriser une telle autonomie. Pour réaliser ces améliorations, il faudra opérer des réformes consistant notamment à renforcer la direction, à déréglementer, à donner une orientation commerciale aux activités ou à privatiser. La participation accrue du secteur privé, en particulier des transporteurs internationaux, est un moyen d'injecter des connaissances et des capitaux dans le secteur. Par exemple, la participation récente du secteur privé à la gestion d'un terminal de conteneurs dans un PMA d'Afrique de l'Est a permis de doubler la productivité dans les activités de manipulation des chargements. Les PMA ont besoin d'une assistance pour revoir leur cadre réglementaire, mettre en valeur leurs ressources humaines et mettre en œuvre des réformes.

### *Contribution des technologies de l'information à la gestion et à l'administration des transports et du transit*

16. Les technologies de l'information offrent le moyen d'accroître sensiblement l'efficacité des transports pour un coût relativement modeste, à condition d'avoir la volonté politique d'adopter des réformes et de lutter contre les intérêts en place. La CNUCED a mis au point des solutions pratiques pour accroître l'efficacité, notamment le Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM). Le SIAM est conçu pour produire des informations de gestion en vue de résoudre les problèmes posés par le transit et le transport multimodaux de marchandises. Il s'agit d'un système dynamique qui donne aux transporteurs, en temps réel, des informations fiables, utiles et immédiates sur la localisation des marchandises et du matériel de transport. Les indicateurs de résultat correspondants permettent à la direction de résoudre les problèmes opérationnels et de fournir, aux niveaux national et sous-régional, des données servant à la planification macroéconomique du secteur. Actuellement, le SIAM est installé dans neuf PMA. Son extension à d'autres PMA exige des ressources financières supplémentaires. De nouveaux outils utilisant les technologies de l'information et les télécommunications doivent être mis au point pour améliorer l'efficacité opérationnelle des ports des PMA.

17. Le programme de réforme, de modernisation et d'automatisation des formalités douanières (SYDONIA) accélère le dédouanement grâce à l'informatisation et à la simplification des procédures, diminuant ainsi les frais administratifs. Trente et un PMA participent à ce programme. Récemment, un nouveau module - version SYDONIA++ - a été mis au point pour gérer les formalités douanières relatives au transit. Des ressources financières supplémentaires sont nécessaires pour l'installer dans d'autres PMA et pour aider ceux qui disposent déjà du logiciel initial à passer à cette nouvelle version (environ 24 pays).

18. Un autre exemple de l'utilisation des technologies de l'information comme moyen de faciliter les activités de transport et de mettre en œuvre des arrangements d'intégration sous-régionale dans le domaine des transports est le système d'information sur le transport routier de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). Plusieurs pays ont déjà mis en place ce système informatique, qui contient des renseignements sur l'immatriculation et le permis de circulation des véhicules, sur les conducteurs et les chauffeurs professionnels, sur les établissements chargés du contrôle technique et des examens de conduite, sur les infractions routières et les poursuites engagées ainsi que sur les incidents de la circulation. Une assistance est nécessaire pour mettre en place un système comparable d'immatriculation des véhicules dans d'autres pays de la sous-région.

#### *Intégration régionale*

19. Il est d'autant plus important de surmonter les obstacles autres que matériels pour accroître l'efficacité des infrastructures de transport existantes que les ressources affectées à l'investissement sont rares. Dans ce contexte, la mise en place de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et normes communes ont joué un rôle notable dans la facilitation du transport en transit. Des réformes institutionnelles sont nécessaires, en particulier pour mettre en œuvre les arrangements et les procédures de transit en provenance et à destination des PMA sans littoral. Conjuguées à des dispositifs de formation, elles permettraient de réduire les coûts de transport des pays sans littoral. La CNUCED joue un rôle prépondérant dans la mise au point de systèmes et d'accords de transit ainsi que dans l'emploi de technologies de l'information pour mettre en œuvre concrètement ces accords. Par exemple, plusieurs instruments de facilitation ont été élaborés dans le cadre d'un accord d'intégration régionale (Marché commun de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe - COMESA)<sup>1</sup>.

#### *Création et renforcement d'associations et d'organismes professionnels*

20. La déréglementation, la libéralisation et la privatisation partielle ou complète ont accru le rôle du secteur privé dans la prestation de services de transport et de services connexes. Afin de renforcer son aptitude à influencer sur les politiques et les mesures gouvernementales, le secteur privé a créé ou consolidé des associations et des organismes professionnels (transitaires, transporteurs routiers) aux niveaux national et régional. Outre qu'ils représentent les intérêts de leurs membres, ces associations et organismes professionnels peuvent jouer un rôle notable dans la mise en œuvre d'instruments de transport régionaux tels que l'assurance responsabilité civile automobile au tiers. Toutefois, il est nécessaire non seulement d'apporter un appui financier et technique pour renforcer des associations dont la situation demeure souvent précaire et aider à en créer de nouvelles, mais aussi de promouvoir un dialogue et une coopération entre le secteur public et le secteur privé.

---

<sup>1</sup> Instruments de facilitation du transport en transit du COMESA : limites harmonisées de charge par essieu; plaques d'immatriculation et de transit des transporteurs; frais harmonisés de transit routier; document douanier COMESA/SADC; caution douanière régionale; assurance responsabilité civile automobile au tiers (carte jaune).

*Mise en valeur des ressources humaines et formation*

21. Le transfert du savoir-faire est aussi une condition préalable à une participation accrue du secteur privé aux activités de transport. Les gouvernements doivent arrêter des politiques et des règlements qui permettent à tous les transporteurs (quel que soit le mode de transport) de se faire concurrence dans un environnement commercial favorable. Une législation moderne doit être élaborée et être appliquée de manière efficace et objective. Il faut former le personnel des autorités gouvernementales appelées à fournir le cadre nécessaire à la participation du secteur privé, de même que les opérateurs afin de leur permettre d'être compétitifs sur le marché international.

-----