



Assemblée générale

Distr. générale
15 août 2007
Français
Original : anglais

Soixante-deuxième session

Point 59 b) de l'ordre du jour provisoire*

Groupes de pays en situation particulière : mesures spécifiques répondant aux besoins et problèmes particuliers des pays en développement sans littoral : résultats de la Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des organismes internationaux de financement et de développement sur la coopération en matière de transport en transit

Lettre datée du 30 juillet 2007, adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent du Mali auprès de l'Organisation des Nations Unies

En ma qualité de Président du Groupe des pays en développement sans littoral, j'ai l'honneur de transmettre le rapport issu de la Réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit (voir annexe I). Cette réunion, tenue à Ouagadougou du 18 au 20 juin 2007, s'inscrivait dans les préparatifs de l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, conformément à la résolution 61/212 de l'Assemblée générale.

Les principales parties intéressées par le Programme d'action d'Almaty, c'est-à-dire les pays en développement sans littoral, les pays en développement de transit, les pays donateurs et les organisations internationales, régionales et sous-régionales, ont participé à cette réunion. À l'issue de celle-ci, un résumé du Président a été adopté (voir annexe II).

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de ses annexes comme document de la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale, au titre du point 59 b) de l'ordre du jour provisoire.

L'Ambassadeur,
Représentant permanent
(*Signé*) Cheick Sidi **Diarra**

* A/62/150.



**Annexe I à la lettre datée du 30 juillet 2007
adressée au Secrétaire général par le Représentant
permanent du Mali auprès de l'Organisation
des Nations Unies**

**Rapport issu de la Réunion thématique
sur le développement de l'infrastructure
de transport en transit, organisée dans le cadre
des préparatifs de l'examen à mi-parcours
de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty**

Ouagadougou, 18-20 juin 2007

I. Introduction

1. Les pays en développement sans littoral connaissent des problèmes particuliers du fait qu'ils n'ont pas accès à la mer par voie terrestre et qu'ils sont éloignés et isolés des marchés mondiaux. Pour remédier à ces problèmes, l'Assemblée générale a convoqué en 2003 une conférence des Nations Unies qui s'est conclue par l'adoption du Programme d'action d'Almaty : Répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et de transit.

2. Par sa résolution 61/212, l'Assemblée générale a décidé d'examiner à mi-parcours, en 2008, la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty. Cet examen serait précédé par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand nombre. Les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, et la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devaient également être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen. L'Assemblée générale a demandé au Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement de coordonner ces préparatifs. Les organismes des Nations Unies, y compris la CNUCED, le Programme des Nations Unies pour le développement, les commissions régionales et les autres organisations internationales et régionales compétentes ont également été priées de fournir l'appui nécessaire à l'examen, dans les limites de leurs mandats respectifs.

3. La Réunion thématique sur le développement de l'infrastructure de transport en transit est la première des deux réunions thématiques prévues en 2007. La deuxième portera sur le commerce international et la facilitation du commerce, et se tiendra à Oulan-Bator les 30 et 31 août 2007. Les résultats de ces réunions thématiques constitueront un apport technique à l'examen à mi-parcours de 2008.

4. Un des constats du Programme d'action d'Almaty est que les insuffisances de l'infrastructure constituent un obstacle important à la mise en place de systèmes de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et les pays en développement de transit. Le Programme d'action d'Almaty énumérait des mesures précises dans les domaines du transport ferroviaire et routier, des ports, des voies

navigables intérieures, des pipelines, des transports aériens et des communications. Une infrastructure et des services de transport et de communications efficaces constituent une condition préalable au développement des pays en développement sans littoral et à leur intégration véritable dans le système commercial international et l'économie mondiale. Les transports et les communications interrégionaux et internationaux facilitent l'expansion du commerce puisque celui-ci n'est possible que si les personnes et les biens peuvent être transportés à coût compétitif vers la zone de production ou de consommation. La détérioration de l'infrastructure de transport est l'un des principaux problèmes touchant les pays en développement sans littoral comme les pays en développement de transit. Les moyens de communication sont nécessaires pour faire connaître l'offre en matière de services de transport et pour assurer la rapidité et l'efficacité des transports.

5. Les participants à la Réunion ont adopté un résumé du Président (voir annexe II).

6. Ont participé à la séance d'ouverture : Alain B. Yoda, Ministre d'État, Ministre de la santé et représentant du Premier Ministre, chef du Gouvernement du Burkina Faso; Jean-Baptiste Compaoré, Ministre des finances et du budget du Burkina Faso; Gilbert Noël Ouedraogo, Ministre des transports du Burkina Faso; Hippolyte Lingani, Ministre des infrastructures du Burkina Faso; Laurent Sedogo, Ministre de l'environnement du Burkina Faso; Choguel Maïga, Ministre de l'industrie et du commerce du Mali et Président du Groupe des pays en développement sans littoral; le Secrétaire général adjoint et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies; la Secrétaire exécutive adjointe de la Commission économique pour l'Afrique; et Alain Édouard Traoré, Secrétaire général du Ministère de l'environnement et Président du Comité directeur du Burkina Faso.

II. Séance d'ouverture

7. Dans sa déclaration, la Secrétaire exécutive adjointe de la CEA a demandé à la communauté internationale et au secteur privé d'aider les pays en développement sans littoral et de transit à établir des réseaux de transport en transit et à les renforcer.

8. Elle a rappelé que 15 pays africains étaient des pays sans littoral et que 9 des 12 pays les plus pauvres de la planète étaient des pays africains sans littoral. Le développement des transports en transit était donc un grand sujet de préoccupation en Afrique. Elle a fait valoir que les pays sans littoral consacraient en moyenne 15 % de leurs recettes d'exportation aux transports, contre seulement 7 % pour les autres pays en développement et 4 % pour les pays développés. Ces coûts supplémentaires réduisaient leur compétitivité et le volume des échanges sous-régionaux et internationaux.

9. Saluant les efforts déployés par les communautés économiques régionales qui mettaient en place des programmes de transport, la Secrétaire exécutive adjointe a indiqué qu'hormis les pays d'Afrique centrale, tous les pays africains sans littoral étaient reliés à un port par une route à revêtement en dur ou une voie de chemin de fer.

10. Elle a rappelé qu'à une réunion tenue en 2006 au Caire, les États africains étaient convenus qu'une priorité des stratégies nationales de réduction de la pauvreté était d'orienter les investissements vers les secteurs productifs, notamment le secteur des transports, ce qui contribuerait à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty.

11. Elle a ajouté que, parallèlement à la volonté politique de l'Union africaine et aux initiatives prises par la Banque africaine de développement en vue de mobiliser des ressources, la Commission économique pour l'Afrique avait contribué à l'intégration régionale en renforçant l'infrastructure des transports et en fournissant une assistance technique directe aux États membres, à titre individuel ou sur un plan régional. Elle a réitéré aux États africains l'appui de la Commission économique pour l'Afrique à la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, en particulier dans le cadre du Plan d'action pour l'Afrique, adopté à Addis-Abeba en mai 2003.

12. La Secrétaire exécutive adjointe a conclu sa déclaration en indiquant que l'établissement de partenariats entre le secteur public et le secteur privé offrirait une autre source de financement en appoint aux ressources budgétaires limitées dont disposent les pays en développement sans littoral et de transit.

13. Dans sa déclaration, le Ministre de l'industrie et du commerce du Mali, Président du Groupe des pays en développement sans littoral, a rendu hommage à l'ancien Président du Groupe, Choummaly Sayasone, de la République démocratique populaire lao, dont les efforts avaient permis de préparer et de mettre en œuvre avec succès jusqu'à présent le Programme d'action d'Almaty de 2003 et d'inclure les problèmes des pays en développement sans littoral dans les textes issus des grandes conférences internationales comme le Sommet mondial de 2005 (septembre 2005) et le premier Sommet du Groupe des pays en développement sans littoral, tenu à La Havane en 2006.

14. Le Ministre a fait observer que certains États n'étaient pas en mesure de résoudre par eux-mêmes les problèmes que pose leur manque d'accès à la mer. C'était donc une solution régionale et sous-régionale qu'il faudrait rechercher. Il était néanmoins convaincu qu'il faudrait aussi que les pays affirment leur volonté de miser sur leurs propres forces. Il a constaté avec satisfaction qu'avec l'aide de leurs partenaires de développement, ces pays avaient entrepris d'élaborer des stratégies régionales et sous-régionales et commençaient à les mettre en œuvre. Il a ajouté que le développement de l'infrastructure des transports, plus particulièrement des transports en transit, était l'une des priorités du Gouvernement malien.

15. Dans sa déclaration, le Secrétaire général adjoint et Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement a rappelé que le fait de ne pas avoir de littoral était « un problème, non une fatalité ». Il a ajouté que la solution de ce problème passait par des mesures spécifiques. À cette fin, l'Assemblée générale avait organisé en 2003 au Kazakhstan une conférence qui avait adopté le Programme d'action d'Almaty pour répondre aux besoins des pays en développement sans littoral, programme dont un examen à mi-parcours était prévu en 2008.

16. Le Secrétaire général adjoint a insisté sur le fait que ce serait la force du partenariat entre toutes les parties prenantes qui conditionnerait le succès de la mise en œuvre des priorités du Programme d'action d'Almaty. Il a ajouté qu'il était crucial que les donateurs multilatéraux, régionaux et bilatéraux accordent une aide

financière renforcée, plus ciblée et à long terme. Des fonds étaient également nécessaires pour établir des partenariats entre le secteur public et le secteur privé, renforcer les capacités, réformer la législation et la réglementation et revoir les structures institutionnelles et administratives, en procédant notamment à une étude approfondie de la composition du commerce extérieur de chaque pays sans littoral, ainsi que des contraintes touchant ses transports.

17. La réunion avait pour but principal d'examiner les progrès nationaux, sous-régionaux, régionaux et internationaux de la mise en œuvre de la priorité 2 du Programme d'action d'Almaty « Développement et entretien des infrastructures », et de débattre des mesures à prendre pour renforcer encore le partenariat mondial en vue de l'établissement de systèmes efficaces de transport en transit. Le Secrétaire général adjoint a insisté sur l'importance fondamentale des textes auxquels aboutirait la réunion, qui serviraient d'apports de fond à l'examen à mi-parcours de 2008. Il a conclu sa déclaration en confirmant une nouvelle fois que l'Organisation des Nations Unies dans son ensemble, et son bureau en particulier, continuerait à appuyer les efforts déployés par les pays en développement sans littoral et les pays de transit limitrophes pour bien mettre en œuvre le Programme d'action d'Almaty.

18. Le Ministre d'État et le Ministre de la santé du Burkina Faso, représentant le Premier Ministre du Burkina Faso, a officiellement ouvert la Réunion. Il a félicité Amadou Toumani Touré, Président du Mali, d'avoir été élu Président du Groupe des pays en développement sans littoral.

19. Le Ministre a souligné l'importance des politiques d'intégration, en particulier celles ayant un lien avec l'économie, sur lesquelles devait se fonder le développement durable dans les pays en développement sans littoral. Il a noté qu'il était dit dans le Programme d'action d'Almaty que l'insuffisance des infrastructures limitait la compétitivité des produits en provenance des pays en développement sans littoral sur les marchés internationaux. Il a relevé certains autres facteurs exogènes comme la dépendance des pays en développement sans littoral vis-à-vis de l'infrastructure, des politiques et de la stabilité des pays de transit, ainsi que de leurs formalités administratives en matière de transit.

20. Il a expliqué que la marginalisation des pays en développement sans littoral était principalement due aux coûts de transaction élevés. Les pays en développement sans littoral et de transit avaient donc besoin d'une aide pour le passage des frontières, l'utilisation des outils informatiques, des systèmes de contrôle douanier efficaces simplifiant les formalités administratives et un pouvoir accru des organismes publics de promotion commerciale. Il a souligné que la coopération bilatérale et sous-régionale devrait contribuer à l'harmonisation et la facilitation du commerce.

21. Le Ministre a estimé qu'il était urgent de créer des partenariats aux niveaux bilatéral et multilatéral, national et international, entre le secteur public et le secteur privé.

22. Il a noté que le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique avait lancé des initiatives importantes permettant aux pays en développement sans littoral et de transit de se doter progressivement d'une infrastructure sous-régionale et régionale. En outre, ces initiatives avaient été adoptées par les communautés économiques régionales, en particulier l'Union économique et monétaire ouest-africaine et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest. Il a

ajouté que les pays africains sans littoral du Sahel étaient particulièrement vulnérables face à l'insuffisance de l'infrastructure des transports.

23. Il a décrit l'action menée par le Burkina Faso pour construire et entretenir une infrastructure de transports en transit. Le programme quinquennal du Président du Burkina Faso prenait en compte ces équipements, en particulier la modernisation de l'infrastructure économique et celle de services. Il a cependant mentionné que ces efforts étaient insuffisants et que le problème de l'infrastructure n'était pas de ceux que les États pouvaient résoudre par eux-mêmes. Il a donc appelé les pays développés et les autres partenaires de développement à assumer leurs engagements à l'égard des pays en développement sans littoral.

III. Échange de vues sur l'état de l'infrastructure des transports en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit

24. Des déclarations ont été faites par les chefs de délégation des États Membres de l'Organisation des Nations Unies : Hippolyte Lingani, Ministre des infrastructures du Burkina Faso; Bilge Cankorel, Ambassadeur, chef de la délégation turque; Barlybay Sadykov, Représentant permanent adjoint du Kazakhstan auprès de l'Organisation des Nations Unies; Juan Buffa, Représentant permanent adjoint du Paraguay auprès de l'Organisation des Nations Unies; Guadalupe Palomeque, Ministère des affaires étrangères de la Bolivie; Galsan Bekhbat, Ministère des routes, des transports et du tourisme de la Mongolie; Naindra Prasad Upadhaya, Ministère de l'industrie, du commerce et des approvisionnements du Népal; Gilbert Noël Ouedraogo, Ministre des transports du Burkina Faso; Tsele Chakela, Ministre des travaux publics et des transports du Lesotho; Areg Hovhannisyan, Ministère des affaires étrangères de l'Arménie; Ali Traoré, Conseil burkinabè des chargeurs; Pang Chengjun, Mission permanente de la Chine auprès de l'Organisation des Nations Unies; Onkar Sarup, Haute Commission de l'Inde au Ghana; Owen Singini, Ministère des transports, des travaux publics et du logement du Malawi; Mahamadou Diallo, Ministère de l'équipement et des transports du Mali; Jean Nsengiyumva, Administration des routes de Namibie; Hall Mahamane Habibou, Ministère des transports et de l'aviation civile du Niger; Benedict Lukwiya, Mission permanente de l'Ouganda auprès de l'Organisation des Nations Unies; Bernard Nfundu, Représentant permanent adjoint, Mission permanente de la Zambie auprès de l'Organisation des Nations Unies; Morgan Dube, Mission permanente du Zimbabwe auprès de l'Organisation des Nations Unies.

IV. Initiatives prises par les organisations internationales et régionales pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à développer leur infrastructure des transports en transit

25. Jeffrey Sachs, Directeur de l'Earth Institute à l'Université de Columbia a communiqué par visioconférence des observations liminaires.

26. Des exposés ont été faits par les représentants des organismes internationaux et régionaux ci-après : Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés,

les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement du Secrétariat de l'ONU; Commission économique pour l'Afrique; Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique; Banque africaine de développement; Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement; et Banque mondiale.

V. Session extraordinaire consacrée à la dimension sous-régionale du développement de l'infrastructure des transports en transit

27. Des exposés ont été faits par les représentants des organisations régionales et sous-régionales ci-après : Marché commun de l'Afrique orientale et australe; Union économique et monétaire ouest-africaine; Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre; Marché commun du Sud; Communauté économique des États de l'Afrique centrale; couloir Europe-Caucase-Asie; Communauté d'Afrique de l'Est; Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional et Union africaine.

VI. Exposés spéciaux

28. Richard Norment, Directeur exécutif du National Council for Public-Private Partnerships des États-Unis d'Amérique a présenté un exposé spécial sur les partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

29. Laurent Sedogo, Ministre de l'environnement du Burkina Faso, a présenté un exposé spécial sur la viabilité de l'infrastructure de transport en transit et leur impact sur l'environnement.

VII. Séance de clôture

30. Les participants à la Réunion ont adopté un résumé établi par le Président (voir annexe II). La liste des participants est reproduite à l'annexe III.

**Annexe II à la lettre datée du 30 juillet 2007 adressée
au Secrétaire général par le Représentant permanent
du Mali auprès de l'Organisation des Nations Unies**

**Résumé du Président adopté par la Réunion
thématique sur le développement des infrastructures
du transport en transit des pays en développement
sans littoral et de transit**

I. Évaluation de la situation

1. Malgré les progrès réalisés dans l'application du Programme d'action d'Almaty dans un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit pour les pays en développement sans littoral et de transit depuis son adoption en 2003 par l'Assemblée générale, les pays en développement sans littoral demeurent confrontés aux problèmes particuliers liés à leur handicap géographique, exacerbés par le manque d'infrastructures appropriées et la lourdeur des procédures et règlements.

2. Les difficultés rencontrées par les pays sans littoral, bien qu'elles affectent tous les aspects du développement et de la réduction de la pauvreté, ont un impact particulièrement marqué sur l'évolution du commerce extérieur. Les coûts supplémentaires liés au transport en transit que les pays sans littoral doivent assumer entravent le développement des exportations puisqu'ils limitent l'éventail des produits exportables et des marchés sur lesquels les biens peuvent être échangés avec profit. Le prix des importations a tendance à s'envoler en raison des coûts de transport élevé. Ces coûts demeurent le principal obstacle à leur accès équitable aux marchés mondiaux et à la compétitivité avec d'autres pays et expliquent que les pays en développement sans littoral restent marginalisés par rapport au système commercial international et ne représentent qu'une part infime du commerce mondial de marchandises.

3. L'état actuel des infrastructures de transport ferroviaire et routier, des installations portuaires, des voies navigables, des pipelines et des infrastructures de transport aérien, tout comme le retard pris en matière de technologies d'information et de communication, les goulets d'étranglement, le manque d'harmonisation des règles et procédures et l'insuffisance des investissements transfrontières et de la participation du secteur privé, tels sont les principaux problèmes rencontrés par les pays en développement sans littoral. Seuls des infrastructures et des services de transport efficaces permettront aux pays en développement sans littoral de se développer et de participer avec profit au système commercial international et à l'économie mondiale. La dégradation des infrastructures de transport est l'un des principaux problèmes affectant les pays en développement sans littoral et de transit. Enfin, l'utilisation généralisée des technologies d'information et de communication pour la gestion du transport en transit augmenterait considérablement l'efficacité des infrastructures en place.

4. Les données préliminaires rassemblées par le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement témoignent d'un léger progrès en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures de transport en transit des pays en développement

sans littoral. En 2004, les réseaux routiers de ces pays représentaient au total 1 040 000 kilomètres, contre quelque 974 000 kilomètres en 2003; toutefois, 40 % seulement du réseau routier est asphalté. En ce qui concerne le réseau ferré de l'ensemble des pays en développement sans littoral, il atteint quelque 40 000 kilomètres. Les réseaux ferrés africain et asiatique ne sont toujours pas reliés. Quant au transport de marchandises par voie aérienne, il atteint au total 351,3 millions de tonnes par an. Les compagnies aériennes des pays sans littoral disposent d'un nombre limité d'appareils. Leurs réseaux sont dispersés et le taux d'utilisation des appareils est faible; les coûts sont donc élevés. Les liaisons entre sous-régions sont difficiles, faute de politiques appropriées concernant la réglementation du secteur.

5. En ce qui concerne l'infrastructure de télécommunications, en 2003, on comptait en moyenne dans les pays en développement sans littoral 5,1 lignes de téléphone pour 100 habitants. Ces pays accusent également un retard dans le domaine de la téléphonie mobile, avec une moyenne de 6,8 abonnés pour 100 habitants en 2003. L'aggravation du fossé numérique est tout aussi préoccupante : avec 15,1 ordinateurs personnels pour 1 000 habitants en 2003, contre une moyenne mondiale de 100,8, les pays en développement sans littoral ont pris un retard considérable.

6. Le développement d'une infrastructure de transport en transit fiable exige des investissements substantiel; l'établissement de partenariats public-privé; le renforcement des capacités; des réformes juridiques et réglementaires; et des études institutionnelles et administratives, dont une analyse approfondie de la composition du commerce extérieur de chaque pays sans littoral et de ses difficultés de transport. Si la coordination de l'infrastructure de transit d'un pays est déjà une tâche considérable, on peut imaginer les difficultés que présente la coordination transfrontière.

II. Mobilisation de ressources financières aux fins du développement des infrastructures du transport en transit

7. Dans la mesure où le développement des infrastructures du transport en transit est indispensable pour assurer une croissance à long terme, les budgets nationaux doivent accorder la priorité à la modernisation de ces infrastructures, y compris en allouant des fonds à leur entretien et à leur remise en état.

8. Les coûts que représentent la mise en place et l'entretien de systèmes de transport en transit efficaces sont si élevés que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent s'atteler à une tâche aussi considérable sans aide extérieure. Compte tenu du faible taux de rendement des investissements dans l'infrastructure, l'assistance financière internationale demeure indispensable pour sortir ces pays de l'impasse. À ce sujet, la bonne nouvelle est qu'en 2005, le montant total de l'aide publique au développement (APD) reçue par les pays en développement sans littoral de la part des pays membres de l'OCDE a atteint 14,7 millions de dollars. Toutefois, 3,7 % seulement de l'APD a été allouée au développement de l'infrastructure de transport, d'entreposage et de communications, contre 6,3 % en 2003. Cette situation est très préoccupante pour les pays en développement sans littoral et de transit.

9. La Banque mondiale, les banques régionales de développement et d'autres institutions financières et de développement multilatérales devraient accorder une aide financière plus importante aux fins du développement de l'infrastructure de transport en transit des pays en développement sans littoral et de transit et de la suppression des goulets d'étranglement des réseaux sous-régionaux et régionaux, de façon que les pays en développement sans littoral soient reliés au reste de la région. Qui plus est, les institutions multilatérales et bilatérales devraient redoubler d'efforts pour encourager l'investissement public et privé dans le développement de l'infrastructure de transport en transit des pays en développement sans littoral par le biais, notamment, de dispositifs de garantie des investissements.

10. Les pays en développement sans littoral ont besoin d'approches novatrices et de politiques appropriées pour créer un environnement favorable à la participation du secteur privé aux projets de développement des infrastructures, notamment par le biais de partenariats public-privé. L'investissement dans l'infrastructure progresse depuis quelques années, notamment dans les pays ayant pris des mesures audacieuses pour attirer l'investissement étranger direct grâce à la privatisation. La participation du secteur privé à la mise à niveau des infrastructures des pays en développement sans littoral en est encore à ses balbutiements. Il faudrait aussi envisager de créer des fonds de placement régionaux pour financer des projets de développement de l'infrastructure.

III. Coopération sous-régionale et régionale au développement des infrastructures du transport en transit

11. La coopération transfrontière avec les pays de transit est indispensable pour instaurer des systèmes de transport en transit efficaces. Ces systèmes seraient plus commodes et moins coûteux tant pour les pays sans littoral que pour les pays de transit s'ils s'inséraient dans un environnement intégré. La coopération et l'intégration régionales impliquant tant les pays en développement sans littoral que les pays en développement de transit pourraient constituer une solution en permettant la mise en commun des ressources disponibles et des économies d'échelle. Deux points méritent une attention particulière. Tout d'abord, grâce à l'intégration régionale, l'obstacle que représente le passage des frontières serait levé et l'accès aux pays voisins et aux marchés extérieurs serait facilité. Deuxièmement, le développement des infrastructures repose de plus en plus sur une base régionale. Les pays en développement sans littoral qui sont membres d'organisations d'intégration régionale efficaces semblent obtenir de meilleurs résultats que les autres s'agissant d'attirer l'investissement étranger direct et de s'intégrer au réseau régional de transport en transit.

12. Les organisations d'intégration régionale ont fait de gros efforts ces dernières années pour étendre leurs infrastructures de transport et de communications et améliorer leurs services dans l'optique d'un développement durable. À cet égard, un certain nombre d'accords de vaste portée ont été signés pour planifier et réglementer le développement de l'infrastructure de transport à l'échelle régionale, ainsi que pour identifier les goulets d'étranglement dans les réseaux de transport régionaux. De nombreuses réformes ont été mises en œuvre pour simplifier et rationaliser les procédures, attirer le secteur privé et établir des fonds pour le développement du

réseau routier, etc. Toutefois, faute de cadres directeurs appropriés et compte tenu des problèmes liés aux structures institutionnelles, la croissance et l'efficacité du secteur laissent encore beaucoup à désirer.

13. En ce qui concerne les pays sans littoral, les voies de transit vers la mer pourraient aussi être améliorées par des programmes visant à mettre en place des réseaux sous-régionaux et régionaux intégrés, tels que le programme de développement du réseau autoroutier transafricain, le programme de développement des réseaux autoroutiers et ferroviaires asiatiques, ou l'Initiative pour l'intégration de l'infrastructure régionale en Amérique du Sud. Il faudrait identifier les besoins en investissements des pays en développement sans littoral et accorder la priorité à la suppression des goulets d'étranglement dans le contexte de ces initiatives régionales. Par ailleurs, l'Initiative de couloir de développement et de développement spatial qui concerne l'Afrique australe peut servir de modèle car elle traite les problèmes de transport en général et le transport en transit en particulier en fonction du contexte socioéconomique, reconnaît l'interdépendance du secteur des transports et d'autres secteurs et met l'accent sur la nécessité d'accorder la priorité au développement des infrastructures de transport en transit et à la suppression des goulets d'étranglement au niveau régional.

14. Bien que la plupart des communautés économiques régionales aient établi les grandes lignes d'une politique générale en matière de transports, les stratégies, les jalons, les cibles et les calendriers nécessaires à sa mise en œuvre font encore défaut. Il faudrait disposer d'indicateurs pour mesurer les résultats obtenus par les communautés économiques régionales en matière d'intégration des transports, notamment sur les plans du matériel, de la convergence des politiques et des questions opérationnelles. L'Union africaine et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique ont un rôle particulièrement important à jouer dans le développement de l'infrastructure de transport en transit du continent africain.

15. Pour être efficace, la coopération régionale en matière de développement de l'infrastructure de transport en transit devra pouvoir compter sur une bonne gouvernance, sur des conditions de paix et de sécurité améliorées et sur le respect des accords souscrits aux niveaux régional et sous-régional. Il faudra également réformer les politiques, renforcer les capacités sur les plans matériel et humain, moderniser la gestion, inciter le secteur privé à s'impliquer davantage, améliorer les mesures visant à faciliter le commerce, adopter des approches appropriées concernant le couloir de développement, améliorer la sûreté et la sécurité, introduire de nouvelles technologies et faire en sorte que les politiques en matière de développement des infrastructures tiennent compte de la nécessité d'atténuer la pauvreté.

16. Les communautés d'intégration régionale et les comités de gestion du couloir ont besoin d'une assistance technique et financière pour mettre en place des systèmes efficaces de transport en transit dans leurs régions respectives.

17. La coopération aux fins du transport en transit est un aspect important de la coopération Sud-Sud, puisque tant les pays en développement sans littoral que les pays en développement de transit sont des pays en développement. Le Programme d'action d'Almaty fournit un excellent cadre pour la coopération Sud-Sud.

IV. Environnement favorable au développement des infrastructures du transport en transit

18. Les infrastructures du transport en transit ne posent pas seulement des problèmes matériels. Il faudrait prendre des mesures d'ordre général pour assurer une meilleure utilisation des infrastructures existantes. À cette fin, il faudrait simplifier et rationaliser les procédures de passage des frontières et de dédouanement, ainsi que les exigences en matière de documentation; il faudrait développer les postes frontière adjacents; réduire sensiblement le nombre de postes de contrôle et de douane inutiles; réduire également les goulets d'étranglement bureaucratiques et la paperasserie administrative; informatiser largement l'administration, et insister sur la mise en œuvre d'accords régionaux et sous-régionaux.

19. La mise en place d'un cadre rationnel pour la gestion du secteur, avec une bonne gouvernance de la part des secteurs public et privé sur la base de règles et règlements transparents et l'élaboration de pratiques optimales, constitue un minimum indispensable pour garantir des infrastructures de transport en transit efficaces. Il faut donc prendre en compte le capital humain et l'infrastructure sociale. En effet, la mise en valeur des ressources humaines est indispensable pour mettre en place et entretenir l'infrastructure matérielle. Les pays en développement sans littoral et de transit ont besoin d'une assistance dans ce domaine. À cet effet, tant les pays en développement sans littoral et de transit bénéficiaires que les pays donateurs devraient prendre les mesures nécessaires pour garantir une utilisation efficace des fonds alloués au développement de l'infrastructure de transport en transit.

20. Les pays en développement sans littoral et de transit doivent adopter des politiques et stratégies transparentes pour libéraliser l'accès aux marchés des infrastructures et se procurer les services nécessaires en matière d'infrastructures aux conditions du marché. Les réformes doivent viser à renforcer la participation du secteur privé et à lui donner les moyens de participer à la concertation préalable à la prise de décisions, ainsi qu'à la promotion de l'efficacité opérationnelle. Il conviendrait enfin de mettre en place des politiques réglementant la concurrence.

21. Les gouvernements devraient accorder un rang de priorité élevé au secteur des transports et formuler ou renforcer leurs politiques de façon à susciter des investissements dans les infrastructures et les services connexes. Dans ce contexte, la participation du secteur privé est souhaitable, notamment dans le cadre de partenariats public-privé.

22. Les décisions relatives aux projets de développement des transports devraient être prises en consultation, le cas échéant, avec les parties prenantes. Pour garantir l'allocation au développement de l'infrastructure d'investissements appropriés et rentables, il importe que les autorités locales et nationales s'impliquent véritablement dans ces programmes et projets.

V. Rôle des organisations internationales et des organismes internationaux de financement et de développement

23. Les pays donateurs, les organismes des Nations Unies, les organismes multilatéraux de financement et de développement, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, les commissions régionales, la Banque mondiale, les banques régionales de développement, l'Organisation mondiale des douanes et l'Organisation mondiale du commerce devraient donner aux pays en développement sans littoral et de transit une assistance financière et technique mieux coordonnée et cohérente sous forme de dons ou de prêts préférentiels pour la construction, l'entretien et l'amélioration de leurs équipements de transport, de stockage et de transit. De plus, il faudrait, dans le cadre de l'Initiative d'aide au commerce de l'Organisation mondiale du commerce, accorder une attention prioritaire aux besoins en infrastructures du transport en transit des pays en développement sans littoral. Les efforts du Groupe spécial du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) pour la coopération Sud-Sud sont louables et il est prié de les poursuivre pour la faciliter, s'agissant du transport en transit entre pays en développement sans littoral et de transit. D'autre part, les organismes internationaux de financement et de développement et les autres organisations pertinentes devraient porter un appui plus important au renforcement des capacités pour rentabiliser l'utilisation des équipements de transit en place. Les procédures d'évaluation des projets devraient prendre en compte les problèmes spéciaux des pays en développement sans littoral afin d'assouplir les impératifs commerciaux concernant les projets.

24. Le Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement devrait redoubler d'efforts pour mobiliser et coordonner l'appui des organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales à l'exécution du Programme d'action d'Almaty. Dans l'avenir immédiat, il faut s'attacher à bien préparer et à organiser fructueusement l'examen à mi-parcours de ce programme.

VI. Conclusions

25. Vu la situation géographique des pays sans littoral, les systèmes et infrastructures de transport en transit sont essentiels à l'essor et à la compétitivité de leurs exportations. Or, ces infrastructures sont dans un état lamentable, ce qui, pour ces pays, est un grave handicap.

26. Lors de la Réunion, les délégations ont nettement recensé les contraintes qui lèsent leurs pays aux niveaux national, sous-régional et régional. Dans leurs déclarations et exposés, elles ont énoncé des priorités et proposé des mesures dont pourra débattre en 2008 la réunion de suivi pour l'exécution du Programme d'action d'Almaty.

27. Ces contraintes sont les suivantes :

- a) Infrastructures faibles et insuffisantes;
- b) Frais de transport élevés en raison de l'insuffisance des services d'infrastructure et des multiples barrières non tarifaires;

- c) Faible nombre de marchandises exportées sur les marchés internationaux;
- d) Forte dépendance envers des produits d'exportation à valeur ajoutée minime;
- e) Lourdeurs bureaucratiques aux postes frontière;
- f) Insécurité routière;
- g) Matériel de transport dégradé ou désuet.

28. Les priorités suivantes ont été recensées :

- a) Préservation et renforcement, par un entretien judicieux, des équipements de transit en place;
- b) Achèvement de la desserte routière des pays en développement sans littoral;
- c) Amélioration des flux de circulation;
- d) Robustesse de l'infrastructure de transport.

29. Les propositions concrètes issues des déclarations et exposés faits à la Réunion devraient être examinées lors des travaux préparatoires de l'examen à mi-parcours de 2008, ce qui permettra d'accélérer l'exécution du Programme d'action d'Almaty. Elles sont les suivantes :

- a) Appui aux communautés économiques régionales et aux autres organisations pertinentes, comme les comités de gestion des couloirs, pour la mise au point de programmes communautaires d'infrastructures de transport en transit;
- b) Pour des programmes coordonnés de développement des infrastructures et pour leur exécution, renforcement des capacités des communautés économiques régionales et des États membres;
- c) Appui aux communautés économiques régionales pour la mobilisation de ressources afin de réaliser les divers éléments des programmes (infrastructures et facilitation des transports);
- d) Harmonisation des redevances, de la documentation et des procédures routières;
- e) Harmonisation du contrôle des charges d'essieux et de la taille des véhicules;
- f) Mise au point de projets d'oléoducs, surtout dans les couloirs prioritaires;
- g) Élaboration d'un accord normalisé de concession ferroviaire;
- h) Élaboration d'un plan ferroviaire régional normalisé;
- i) Élaboration d'accords relatifs aux réseaux de voies navigables et mobilisation des ressources financières nécessaires à leur exécution;
- j) Préparation et exécution d'un plan conforme à la Déclaration de Yamoussoukro;
- k) Élaboration d'un cadre régional de recherche et de sauvetage, compte tenu des aspects techniques et politiques;

l) Mobilisation de partenaires techniques et financiers à l'appui des programmes;

m) Renforcement des pivots sous-régionaux (par exemple le pivot Pérou-Brésil-Bolivie, le pivot interocéanique central, celui du Capricorne, le pivot Paraguay-Brésil-Argentine-Chili et le pivot fluvial Paraguay-Paraná);

n) Intégration de la démarche multimodale dans la conception, la construction et la gestion des infrastructures et des services de transport en transit;

o) Création d'un partenariat public-privé;

p) Promotion d'un système informatisé pour le suivi des marchandises dans le couloir;

q) Création d'un groupe de coordination avec les organes des Nations Unies par le biais des bureaux du Programme des Nations Unies pour le développement dans chaque pays;

r) Prise en compte, par des évaluations idoines, de l'environnement dans les projets de développement de l'infrastructure des transports.

30. Les résultats de la Réunion devraient être présentés à l'examen à mi-parcours comme un apport de fond et exposés dans un document de la soixante-deuxième session de l'Assemblée générale des Nations Unies.

**Annexe III à la lettre datée du 30 juillet 2007 adressée
au Secrétaire général par le Représentant permanent du Mali
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

**Liste des participants à la Réunion thématique
sur le développement des infrastructures du transport
en transit des pays en développement sans littoral et de transit**

Délégations nationales

Afrique du Sud

Algérie

Arménie

Bangladesh

Belgique

Bhoutan

Bolivie

Burkina Faso

Cameroun

Chine

États-Unis d'Amérique

Guinée

Inde

Kazakhstan

Lesotho

Malawi

Mali

Mongolie

Mozambique

Namibie

Népal

Niger

Ouganda

Paraguay

République démocratique populaire lao

Sénégal

Swaziland

Tchad
Turquie
Zambie
Zimbabwe

Organismes des Nations Unies

Bureau du Haut Représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies)

Commission économique pour l'Afrique
Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
Programme des Nations Unies pour le développement

Organisations régionales et sous-régionales

Union africaine
Communauté d'Afrique de l'Est
Communauté économique des États de l'Afrique centrale
Union économique et monétaire ouest-africaine
Comité permanent inter-États de lutte contre la sécheresse dans le Sahel
Autorité de coordination du transport en transit du couloir septentrional
Couloir Europe-Caucase-Asie
Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
National Council for Public-Private Partnerships

Banques internationales et régionales de développement

Banque mondiale
Banque africaine de développement
Banque arabe pour le développement économique de l'Afrique