

Nations Unies



Distr. : Limitée
4 juin 2007

Français
Original: anglais

**Réunion thématique sur le développement
des infrastructures de transport en transit
pour la préparation de la réunion d'examen à mi-parcours
du Programme d'action d'Almaty**
Ouagadougou, du 18 au 20 juin 2007
Point 2 de l'ordre du jour provisoire

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE ET ANNOTATIONS

Ordre du jour provisoire

1. Séance inaugurale.
2. Élection du Bureau.
3. Adoption de l'ordre du jour.
4. Échange de vues sur l'état des infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et autres questions connexes: achevements et plans pour le futur.
5. Adoption du document final de la réunion.

Annotations

1: Séance inaugurale

1. Les dirigeants du pays hôte, le président du Groupe des Pays en Développement sans Littoral et les hauts fonctionnaires du Secrétariat des Nations Unies assisteront à la cérémonie d'ouverture de la réunion thématique.

2: Election du Bureau

2. La Réunion voudra élire parmi les représentants des pays en développement sans littoral, des pays en développement de transit et des pays développés, un président et deux vice-présidents.

3: Adoption de l'ordre du jour

3. La Réunion est invitée à adopter l'ordre du jour comme mentionné ci-dessus. L'ordre du jour provisoire se trouve dans l'annexe.

Documentation

- 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 (2003) (A/CONF.202/3)
- Rapport du Secrétaire Général: Application du Programme d'action d'Almaty (A/61/302 du 8 septembre 2006)
- Résolution adoptée par l'Assemblée générale 61/212 intitulée "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" (12 mars 2007)

Documents préparés pour la Réunion

- Bureau du Haut Représentant pour les Pays les Moins Avancés, les Pays en Développement sans Littoral et les Petits Etats Insulaires en Développement (UN-OHRLS):
 - "Geography Against Development – A Case for Landlocked Developing Countries" (2006)
 - Ebauche d'une série d'indicateurs pour contrôler la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty
- Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED):
 - "Transport Infrastructure for Transit Trade of the Landlocked Countries in West and Central Africa: An Overview" (2007) (UNCTAD/LDC/2007/1)
 - "Improving Transit Transport in East Africa: Challenges and Opportunities" (2007) (UNCTAD/LDC/2007/2)
- Commission économique pour l'Afrique:
 - African Action Plan (ECA/TRID/Transp/05/03ACPL), 17 juillet 2003, Addis Ababa, Ethiopia
- Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique:

- “Progress Report on Implementation of Commission Resolution 61/11: Implementation of the Almaty Programme of Action (2007) (E/ESCAP/SB/LDC(8)/4)
- Banque Mondiale:
 - “Best Practices in Management of International Trade Corridors” (2006) (Transport Paper Series TP-13)
- Banque asiatique de développement:
 - “Connecting Central Asia - A Road Map for Regional Cooperation” (2006)
- Banque interaméricaine de développement:
 - “Building a New Continent: A Regional Approach to Strengthening South American Infrastructure” IIRSA (2006)

4: Échange de vues sur l'état des infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et questions connexes: achèvements et plans pour le futur

4. Les résultats économiques médiocres des pays en développement sans littoral témoignent des effets directs et indirects des facteurs géographiques sur les variables macroéconomiques. Leur commerce maritime dépend inévitablement du transit par d'autres pays. Les passages frontaliers supplémentaires et les distances excessives vers les principaux marchés, se conjuguant à des procédures pesantes et une infrastructure inadéquate, augmentent sensiblement les dépenses totales occasionnées par les services de transport, compte tenu particulièrement du fait que les coûts liés aux transports routiers sont environ 5 à 7 fois plus élevés que ceux des transports maritimes en raison de l'éloignement des ports.

5. Les coûts de transport élevés nuisent à la compétitivité des pays en développement sans littoral sur le marché international et les empêchent de produire à moindre coût. Ils ont pour effet de réduire considérablement le volume des échanges, ce qui a une incidence négative directe sur le PIB. Ils réduisent en outre le pouvoir d'achat et les niveaux de consommation de la population, limitent les activités des producteurs qui sont tributaires des importations et risquent d'alimenter l'inflation. Les coûts élevés dus à une situation géographique désavantageuse diminuent le taux de rendement du capital exigé par les investisseurs pour financer un projet dans un pays.

6. Pour adresser ces questions, une conférence ministérielle de Nations Unies tenue au Kazakhstan en 2003 a adopté le 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. L'objectif fondamental 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 est de forger des partenariats en vue de

répondre aux problèmes particuliers que connaissent ces pays du fait de l'absence d'accès à la mer, de leur isolement et de leur éloignement des marchés mondiaux. Le Programme d'action, qui définit des mesures spécifiques dans cinq domaines prioritaires, à savoir les problèmes fondamentaux liés aux politiques de transit, le développement et l'entretien des infrastructures, la facilitation du commerce, notamment du commerce international, les mesures d'appui internationales et l'application et l'évaluation par les organismes des Nations Unies, vise à mettre en place des systèmes de transport efficaces, en reconnaissant l'existence de liens entre les transports et le commerce international, et à mesurer la croissance économique. Le Programme a pour objectifs : a) de garantir l'accès à la mer et depuis la mer à tous les modes de transport conformément aux règles applicables du droit international; b) de réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives; c) de diminuer les coûts de livraison des importations; d) d'analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux; e) de mettre en place un réseau national adéquat; f) de réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route; g) de favoriser l'essor des exportations; et h) d'améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

7. L'Assemblée générale, dans sa résolution 61/212, a décidé de tenir en 2008 une réunion d'examen à mi-parcours du Programme d'action d'Almaty; l'examen devrait, au besoin, être précédé par des préparatifs nationaux, sous-régionaux, régionaux et techniques qui soient efficaces, bien structurés et ouverts au plus grand nombre. Par ailleurs, les mécanismes intergouvernementaux aux niveaux international et régional, notamment ceux qui relèvent des commissions régionales des Nations Unies, ainsi que la documentation de fond et les données statistiques pertinentes devraient être utilisés de manière judicieuse dans ce processus d'examen. Le Bureau du Haut Représentant a été demandé par l'Assemblée générale de coordonner le processus préparatoire et les organismes du système des Nations Unies, dont la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, le Programme des Nations Unies pour le développement, les commissions régionales et les autres organisations internationales et régionales compétentes, dans les limites de leurs mandats respectifs, devraient fournir l'appui nécessaire à cet examen.

8. La réunion d'Ouagadougou sur le développement des infrastructures de transport en transit est la première de deux réunions thématiques étant organisées en 2007. La deuxième réunion thématique se concentrera sur le commerce international et la facilitation des échanges et sera tenue à Ulaanbaatar, Mongolie, les 30 et 31 août 2007. Les résultats de ces réunions thématiques serviront comme contributions substantives à l'examen de mi-parcours en 2008.

9. Le Programme d'Action d'Almaty a reconnu que des infrastructures inadaptées constituent un obstacle majeur à la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit. Le Programme d'Action d'Almaty a identifié des actions spécifiques dans les domaines du transport ferroviaire, du transport routier, des ports, des voies d'eau intérieure, des pipe-lines, du transport aérien et des communications. Les infrastructures et les services de transport et de communications efficaces sont une condition préalable d'une importance vitale pour le développement des pays en développement sans littoral et leur intégration effective dans

le système commercial international ainsi que dans l'économie mondiale. Le transport et les communications interrégionaux et outre-mer facilitent l'expansion du commerce car le commerce n'est possible que si les personnes et les biens peuvent atteindre physiquement les lieux de consommation et de production à un prix compétitif. La détérioration des infrastructures de transport est l'un des principaux problèmes qui affectent à la fois les pays en développement sans littoral et de transit. Les équipements de communication sont essentiels pour permettre une solide connaissance des disponibilités de service de transport et pour assurer un transit rapide et fluide.

10. Le développement des infrastructures de transport varie d'une région à l'autre. Le transport routier reste le mode de transport dominant en Afrique, totalisant 90 pour cent du transport interurbain. Moins d'un tiers des 2 millions de kilomètres (km) de routes en Afrique sont goudronnées, avec 6,84 km par 100 km² comparé à 12 km par 100 km² en Amérique Latine et à 18 km par 100 km² en Asie. L'ensemble du réseau ferroviaire africain est estimé à 89 380 km de longueur, avec une densité de 2,96 km par 1 000 km². Les interconnexions du réseau ferroviaire sont faibles, particulièrement en Afrique Centrale et de l'Ouest et la disponibilité en matériel roulant est encore très faible en comparaison à d'autres régions. Les réseaux ferroviaires africains ne sont toujours pas interconnectés. L'ensemble du réseau routier asiatique est de 140 000 km, bien que la qualité du réseau varie considérablement entre les pays. L'ensemble du réseau ferroviaire en Asie est estimé à 355 000 km.

11. Dans ses efforts pour contrôler la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty, le Bureau du Haut Représentant a développé une série d'indicateurs, incluant des indicateurs relatifs aux infrastructures de transport et communications. Les données préliminaires montrent que les réseaux routiers des pays en développement sans littoral représentaient au total 1 040 000 km en 2004, en hausse par rapport à environ 974 000 km en 2003. Ces réseaux sont en général de mauvaise qualité. À titre d'exemple, 0,8 % seulement des routes du Tchad sont bitumées; cette proportion est de 3,5% en Mongolie, de 6% en Bolivie et de 18 % au Mali. L'ensemble des réseaux ferroviaires des pays en développement sans littoral représente environ 40 000 kilomètres. Le fret aérien transporté dans les pays en développement sans littoral a atteint 351,3 millions de tonnes par km. En ce qui concerne l'infrastructure des télécommunications, on a compté en moyenne 5,1 lignes téléphoniques principales pour 100 habitants dans les pays en développement sans littoral en 2003. En Afghanistan, au Tchad, en République centrafricaine, au Niger et en Ouganda, cette moyenne n'était que de 0,2 ligne principale pour 100 habitants. Les pays en développement sans littoral accusent également un retard dans le domaine de la téléphonie mobile, puisqu'on y a recensé en moyenne 6,8 abonnés des services mobiles pour 100 habitants en 2003. La fracture numérique de plus en plus grande constitue aussi une vive préoccupation pour les pays en développement sans littoral qui ne comptaient que 15,1 ordinateurs personnels pour 1 000 habitants en 2003, contre une moyenne mondiale de 100,8.

12. Répondre aux besoins de développement d'infrastructures de transport de transit fiables implique un investissement conséquent, la mise en place de partenariats public-privé, le développement des capacités, et de nouvelles politiques et réformes institutionnelles. Coordonner les infrastructures dans un pays constitue déjà une énorme tâche : le faire au-delà des frontières est encore plus difficile. Les coûts de transport

élevés du fait des déficiences, retards, des frais ou des procédures, rencontrés dans le pays de transit rend extrêmement coûteuse la part terrestre de l'expédition des biens depuis et vers les pays sans littoral. Pour la plupart des pays sans littoral, les coûts de transports élevés restent l'obstacle le plus important à leur accès équitable aux marchés mondiaux et à la compétition avec d'autres pays.

13. Des solutions concrètes à nombre des problèmes rencontrés par les pays sans littoral vont des approches exhaustives aux couloirs de transit, jusqu'aux efforts d'intégration régionale totale. Répondre aux besoins des pays sans littoral demande un investissement conséquent, la mise en place de partenariats public-privé, le développement des capacités, des réformes légales et réglementaires, des révisions institutionnelles et administratives, y compris une analyse en profondeur de la composition du commerce extérieur de chaque pays sans littoral et ses contraintes au niveau du transport. Les organisations d'intégration régionale font des efforts considérables depuis ces dernières années pour étendre leurs infrastructures de transport et communications et pour améliorer leurs services afin d'assurer un développement durable. A cet égard, un certain nombre d'accords de grande portée ont été signés pour planifier et mettre en place une norme pour le développement des infrastructures de transport régionales. De plus, des chaînons manquants ont été identifiés dans les réseaux de transport régionaux et beaucoup de réformes de politique ont été menées pour simplifier et rationaliser les procédures et pour attirer le secteur privé et mettre en place des fonds pour les routes, etc. Cependant, du fait d'un manque de cadres de politique adaptés dans le secteur et des problèmes associés aux structures institutionnelles, la croissance et l'efficacité du secteur sont loin d'être satisfaisantes.

14. La coopération au-delà des frontières avec les pays de transit est cruciale pour la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces. Le transit sera plus facile et moins coûteux, à la fois pour les pays sans littoral et de transit, s'il est réalisé dans un environnement intégré. Si les retards administratifs ou de douanes sont minimisés et les décisions d'investissements prises dans une perspective commune, le bien-être des pays sans littoral et de transit est accru et les coûts de transport sont réduits. Les améliorations dans les équipements de transport et de transit et un volume accru de trafic bénéficieront éventuellement aux pays côtiers ainsi qu'aux pays enclavés.

15. Dans le Programme d'action d'Almaty, il est admis que les incidences financières de la mise en place et de l'entretien d'une infrastructure de transport en transit fiable sont telles que les pays en développement sans littoral et de transit ne peuvent à eux seuls s'acquitter d'une tâche aussi gigantesque. Les partenaires de développement devraient par conséquent contribuer largement à appuyer les programmes pour le développement du transport en transit. L'aide publique au développement (APD) demeure la principale source de financement extérieur pour les pays en développement sans littoral. Le montant total de l'aide reçue par ces derniers de la part des pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) est passé de 13,8 milliards de dollars des États-Unis en 2004 à 14,7 milliards en 2005. Le montant alloué au développement des infrastructures de transport, de stockage et de communication toutefois passé de 6,3 % en 2004 à seulement 3,7 % environ en 2005.

16. La réunion thématique de Ouagadougou sur les infrastructures de transport en transit rassemblera des ministres et des hauts fonctionnaires responsables des

infrastructures de transport des pays en développement sans littoral et de transit, des représentants des pays donateurs, des organismes des Nations Unies, des institutions financières internationales et des organisations régionales et sous-régionales pertinentes, dans le but d'examiner et d'évaluer les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la priorité 2 du Programme d'Action d'Almaty sur le développement et l'entretien des infrastructures de transport de transit. Les Représentants des pays en développement sans littoral et de transit devraient faire des exposés sur les efforts nationaux dans ce domaine. La Réunion devrait également délibérer sur les actions futures nécessaires au renforcement du partenariat mondial pour la mise en place de systèmes de transport de transit efficaces dans les pays en développement sans littoral et de transit.

5: Adoption du document final de la réunion

La réunion devrait adopter un document relatif aux domaines prioritaires de la coopération en matière de développement des infrastructures de transport de transit, lequel sera utilisé comme contribution substantive à l'examen à mi-parcours de la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty qui aura lieu en 2008.

ORDRE DU JOUR PROVISOIRE DE LA REUNION

Lundi 18 juin 2007	
<p>Lieu: Ouaga 2000 Centre International de Conférence (Cité Ouaga 2000, Avenue Zagré Pascal, Côté Est Hôtel SOFITEL)</p> <p><i>(9h30 – 10h)</i> <u>Enregistrement des participants</u></p> <p><i>10h – 11h</i> <u>Point 1: Séance inaugurale:</u></p> <p>Discours:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Président du Burkina Faso (à confirmer) - Président de la République du Mali, Président du Groupe des pays en développement sans littoral (à confirmer) - Secrétaire général adjoint et haut représentant pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits Etats insulaires en développement - Vice Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l’Afrique <p><i>11h – 13h</i></p> <p><u>Point 2: Election des officiers</u></p> <p><u>Point 3: Adoption de l’ordre du jour</u></p> <p><u>Point 4: Échange de vues sur l’état des infrastructures de transport en transit dans les pays en développement sans littoral et de transit et sujets relatifs</u></p> <p>Discours par les chefs de délégation et par les organisations internationales et régionales</p>	<p><i>15h– 17h30</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Discours par les chefs de délégation et par les organisations internationales et régionales</p>

Mardi 19 juin 2007	
<p><i>10h – 13h</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Session spéciale sur la dimension régionale et sous-régionale du développement de l'infrastructure de transport en transit (organisée en coopération avec l'Unité spéciale sur la coopération sud-sud du PNUD) - Présentations par les organisations internationales, régionales et sous-régionales</p>	<p><i>15h – 17h30</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Session spéciale</p>
Mercredi 20 juin 2007	
<p><i>10h – 13h</i></p> <p><u>Point 4 (suite):</u></p> <p>Discours par les chefs de délégation et par les organisations internationales et régionales</p>	<p><i>15h – 17h30</i></p> <p><u>Point 5:</u></p> <p>Adoption du document final Clôture de la réunion</p>