



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

E/CN.17/1996/20
29 février 1996

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
Quatrième session
New York, 18 avril au 3 mai 1996

PROGRÈS ACCOMPLIS DANS L'EXÉCUTION DU
PROGRAMME D'ACTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE
DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

Développement durable des zones côtières, du tourisme,
des ressources énergétiques, du transport aérien,
du transport maritime, des télécommunications
et gestion des catastrophes naturelles et écologiques
des petits États insulaires en développement

Rapport du Secrétaire général

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
INTRODUCTION.....	1 - 4	3
I. GESTION DES ZONES CÔTIÈRES	5 - 9	4
II. TOURISME DURABLE	10 - 23	5
III. RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES	24 - 29	8
IV. CATASTROPHES NATURELLES ET ÉCOLOGIQUES	30 - 38	9
V. TÉLÉCOMMUNICATIONS	39 - 46	11
VI. TRANSPORT AÉRIEN	47 - 61	12
VII. TRANSPORT MARITIME	62 - 79	16

INTRODUCTION

1. Dans sa résolution 49/122 du 19 décembre 1994, l'Assemblée générale priait la Commission du développement durable d'effectuer en 1996 un examen initial des progrès réalisés et des mesures prises pour appliquer le Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement¹. En réponse à cette demande, le Comité interinstitutions du développement durable, lors de sa réunion de juillet 1995, a décidé notamment qu'un rapport devrait être préparé séparément sur chacun des aspects suivants retenus dans le Programme d'action : gestion des zones côtières, tourisme, transport aérien, transport maritime, télécommunications, ressources énergétiques et catastrophes naturelles et écologiques. Ces rapports constituent les sept additifs au présent rapport :

- a) Gestion des catastrophes naturelles et écologiques dans les petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.1);
- b) Développement durable des ressources énergétiques des petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.2);
- c) Développement durable du tourisme dans les petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.3);
- d) Transport maritime pour les petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.4);
- e) Développement durable du transport aérien des petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.5);
- f) Développement des communications des petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.6);
- g) Gestion des zones côtières des petits États insulaires en développement (E/CN.17/1996/20/Add.7).

2. Le présent rapport réunit les sept thèmes et présente les principales conclusions supplémentaires permettant d'approfondir la compréhension des questions qui se posent dans chacun des secteurs suite à la réflexion menée par les chefs de projet des divers organismes des Nations Unies sur la base des actions dont il avait été convenu dans le Programme d'action.

3. Le rapport ne rappelle pas les mesures et orientations politiques auxquelles les gouvernements se sont engagés en adoptant le Programme d'action.

4. Il contient par contre, compte tenu de l'analyse effectuée par les chefs de projet dans chaque domaine, une gamme de recommandations qui, si elles étaient appliquées en même temps que celles contenues dans le Programme d'action, favoriseraient le développement durable dans chacun des secteurs. Dans certains cas, les mesures recommandées peuvent être considérées comme complémentaires. Dans d'autres cas, elles précisent les mesures convenues dans le Programme d'action.

I. GESTION DES ZONES CÔTIÈRES²

A. Principales conclusions supplémentaires

5. En plus de la base d'action décrite dans le Chapitre IV du Programme d'action, on pourra observer que les problèmes de gestion des zones côtières dans les petits États insulaires en développement proviennent de politiques et pratiques de développement inadéquates, de l'absence d'une optique intégrée de la gestion et de la conservation des ressources, de l'insuffisance des institutions et des infrastructures, du manque de ressources humaines et du fait que le grand public est peu conscient des problèmes des zones côtières et ne s'y intéresse donc pas.

6. Vu l'importance des ressources côtières, les autorités de nombreux petits États insulaires en développement ont commencé de mettre en place des mesures pour les préserver. Jusqu'à présent ces mesures ont essentiellement mis l'accent sur certains sous-secteurs où les problèmes sont particulièrement graves. Une gestion efficace exigerait que les orientations et mesures suivantes soient adoptées en priorité:

B. Actions recommandées

Au niveau national

7. Formuler des politiques : Adoption de politiques appropriées et d'instruments économiques permettant d'intérioriser les coûts écologiques de l'utilisation des ressources côtières et de les gérer de façon rationnelle pour en modifier les modes d'utilisation et d'exploitation.

Au niveau régional

8. Normes de pollution des mers : Mise en place au niveau régional de critères appropriés pour les normes concernant les effluents et les eaux côtières afin de combattre de façon efficace la pollution du littoral et des eaux littorales.

Au niveau international

9. Pour assurer une gestion efficace des zones côtières, les petits États insulaires en développement vont avoir besoin de la coopération de la communauté internationale dans le domaine suivant :

Coordination internationale : Coordination des activités menées par les organisations internationales dans les petits États insulaires en développement afin d'en améliorer l'efficacité pour réaliser les objectifs de la gestion intégrée des zones côtières.

II. TOURISME DURABLE

A. Principales conclusions supplémentaires

10. Il semblerait qu'à l'avenir le tourisme dans les petits États insulaires en développement doive subir deux tendances mondiales actuelles. Premièrement, la croissance des revenus en provenance des voyages et du tourisme devrait être ces prochaines années plus rapide que la croissance économique mondiale. Cette tendance devrait consolider la tendance actuelle dans les petits États insulaires en développement. Deuxièmement, le développement du tourisme dans ces pays va être fonction de l'intérêt croissant pour le tourisme spécialisé, comme le tourisme écologique, que favorise la prise de conscience accrue dans ce domaine, et de la demande pour ce type d'activités touristiques.

11. Du point de vue des mesures à prendre pour l'avenir, il convient de prendre note des conclusions suivantes relatives aux aspects économiques, sociaux et écologiques du tourisme dans les petits États insulaires en développement :

a) Aspects économiques : i) En général, les pertes provoquées par les importations requises pour les dépenses directes devant permettre de répondre aux besoins du secteur touristique sont extrêmement élevées dans les petits États insulaires en développement; ii) le montant des dépenses quotidiennes par visiteur, s'il varie d'un pays à l'autre, est en général peu élevé; iii) dépendre trop fortement du tourisme comporte de nombreux risques, notamment une plus grande vulnérabilité aux chocs économiques internationaux, ainsi que l'affaiblissement des liaisons intersectorielles, ce qui contribue à réduire les bénéfices potentiels du tourisme.

b) Aspects sociaux : Le développement rapide du tourisme, en particulier du tourisme de masse, risque d'avoir un impact social profondément négatif sur les petits États insulaires. Il convient de noter en particulier les aspects suivants : i) la persistance de pressions inflationnistes menace de réduire nettement le niveau de vie d'une forte proportion des populations insulaires; ii) la densité potentielle des petites îles atteint rapidement ses limites de tolérance au fur et à mesure qu'augmente le ratio des visiteurs par rapport à la population locale; iii) la croissance prolongée du tourisme de masse s'accompagne d'une augmentation de la criminalité, avec la propagation des stupéfiants et des maladies, dont le virus de l'immunodéficience humaine/syndrome de l'immunodéficience acquise (VIH/sida), qui risquent de dévaster les populations peu nombreuses des petits États insulaires.

c) Aspects écologiques : Le développement intensif du tourisme et des activités touristiques risque, surtout en l'absence d'une planification et d'une gestion adéquates, de provoquer rapidement la détérioration de l'environnement dans les petits États insulaires en développement. Les conséquences les plus notoires s'observent dans les domaines suivants : i) dégradation des sols et perte de biodiversité marine et terrestre; ii) élévation des niveaux de pollution provoquées par les rejets de déchets solides et liquides dus aux activités touristiques à l'intérieur et en mer; iii) dégradation du littoral due à l'exploitation intensif des plages, à l'arrachage des forêts de mangrove et à la destruction des récifs de corail, érosion des sols et destruction des paysages avec la construction d'installations touristiques et des infrastructures connexes; iv) pompage excessif des eaux souterraines pour répondre au besoin intensif d'eau douce de

l'industrie touristique, ce qui se traduit par une réduction de la nappe phréatique.

C. Actions recommandées

Au niveau national

a) Politiques et mesures devant permettre d'améliorer les bénéfices économiques :

12. Choix politiques : Améliorer le rendement économique du tourisme en prenant les mesures suivantes : i) diversifier le produit touristique et en améliorer la qualité en visant le plus possible la portion supérieure du marché; ii) consolider les liens entre le tourisme et les autres secteurs économiques afin que la production domestique puisse répondre le mieux possible de façon viable aux besoins de consommation des touristes; iii) assurer que plus de ressortissants locaux participent au secteur touristique en encourageant les investissements domestiques et, au besoin, les coentreprises avec des investisseurs extérieurs afin de minimiser la part de revenus du tourisme que ces derniers rapatrient; iv) encourager l'utilisation maximum de matériaux locaux dans la construction des établissements touristiques pour réduire les importations de matériaux de construction; v) multiplier les investissements destinés à la formation de personnel local pour l'industrie touristique en vue de réduire la dépendance vis-à-vis des organismes extérieurs, en particulier dans le domaine de la promotion et du marketing extérieurs, des opérations sur le terrain et de l'exploitation domestique des services touristiques; et vi) minimiser les encouragements financiers qui doivent être offerts aux investisseurs extérieurs en réduisant les risques au niveau national.

13. Information : Consentir des investissements suffisants à la collecte de données sur tous les indicateurs de coûts et de rendement nécessaires aux analyse coûts-avantages pour être en mesure d'évaluer systématiquement la contribution du secteur touristique à l'économie domestique par rapport aux autres secteurs et compte tenu des coûts sociaux et écologiques.

b) Mesures à prendre pour pallier l'impact socioculturel négatif du tourisme

14. Politique : S'efforcer de maintenir le ratio entre nombre de touristes et nombre d'habitants à un niveau acceptable en diversifiant correctement le produit et le marché touristiques, en particulier si l'on a jusqu'à présent favorisé le tourisme de masse.

15. Enseignement public : Concevoir et mettre en route des programmes efficaces d'enseignement pour que la population locale prenne mieux conscience des avantages et des inconvénients du tourisme. De tels programmes doivent mettre l'accent sur le tourisme en tant qu'échanges culturels, contrebalancer l'effet indésirable que les modes de vie des touristes risquent d'avoir sur la culture locale et les habitudes de consommation et insister sur les conséquences pernicieuses des stupéfiants et des maladies, en particulier le VIH/sida.

16. Sécurité : Renforcer les mesures de sécurité dans tous le pays contre le crime et la drogue, en particulier dans les endroits que fréquentent les touristes.

c) Mesures à prendre pour préserver l'environnement

17. Examen des projets : Concevoir une méthode pluridisciplinaire de strict contrôle des propositions d'aménagement touristique compte tenu de l'impact cumulatif prévu de ces propositions et mettre au point des normes écologiques pour l'approbation des projets.

18. Instruments économiques : i) Examiner et, au besoin, réviser les taxes et subventions existantes pour faire en sorte qu'elles favorisent vraiment un développement durable et mettre au point des instruments économiques supplémentaires pour mieux interioriser les coûts écologiques, en offrant par exemple des incitations fiscales, des dons ou des prêts pour la création ou l'amélioration d'infrastructures indispensables à l'environnement, comme les installations d'assainissement, les services existants et les systèmes de remboursement des consignes sur les bouteilles, canettes et autres boîtes de conserve afin de décourager les dépôts d'immondices; ii) calculer et imposer des frais d'utilisation adéquats pour les réserves et les parcs nationaux terrestres et maritimes et réserver les revenus ainsi obtenus à l'amélioration et à la gestion des régions plus sensibles; iii) obtenir de l'industrie touristique, au moyen de charges à l'utilisateur adéquates, de payer en totalité pour l'eau douce qu'elle consomme et de contribuer suffisamment à la gestion des déchets solides et le nettoyage des plages.

19. Opérations durables de marketing : Concevoir et exécuter, en collaboration avec tous les partenaires à l'industrie touristique, une stratégie de commercialisation durable.

Au niveau régional

20. Opérations durables de marketing: Concevoir et exécuter une stratégie de commercialisation durable au niveau régional.

21. Incitations fiscales aux investissements étrangers : Adopter au niveau régional des mesures d'incitation fiscale uniformes pour réduire la concurrence entre les petits États insulaires en développement souhaitant attirer des investissements étrangers.

Au niveau international

22. Aide financière et technique : a) Offrir aux petits États insulaires en développement, en particulier les moins développés d'entre eux, une assistance internationale pour l'aménagement des infrastructures de base - aéroports, ports, routes, télécommunications et adduction d'eau douce; b) aider les organismes régionaux de tourisme à devenir plus efficaces.

23. Code de conduite : Formuler, faire ratifier et mettre en vigueur au niveau intergouvernemental un code de conduite universel, ou au moins régional, du secteur touristique.

III. RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES

A. Principales conclusions supplémentaires

Demande d'énergie

24. Ce sont des produits pétroliers importés qui sont la principale source d'énergie pour les transports et la production d'électricité. En moyenne, un tiers de ces produits sert à produire de l'électricité. Celle-ci est d'autant plus coûteuse que la plupart des installations sont de très petite échelle. Dans de nombreux petits États insulaires en développement la part qu'occupent les importations de produits pétroliers dans l'ensemble des importations est comparable à celle des autres pays en développement mais dans beaucoup d'autres elle est nettement plus importante et dépasse en valeur le total des exportations de marchandises.

25. L'énergie solaire sert au chauffage de l'eau dans des logements urbains et des établissements commerciaux, ainsi qu'au séchage de récoltes et, dans une mesure limitée, à des procédures de purification et de distillation de l'eau. Ces dernières années, les îles du Pacifique, par exemple, se servent de plus en plus de l'énergie solaire. Suite à une série de projets de démonstration organisés au début des années 80, les foyers à revenus élevés, les hôtels et les établissements commerciaux de ces îles se servent de plus en plus de l'énergie solaire pour chauffer l'eau. Des systèmes solaires photovoltaïques servent aussi à produire de l'électricité dans des zones reculées où ils remplacent ainsi le diesel.

Ressources énergétiques :

26. Pour ce qui est des sources d'énergie renouvelables, en dehors de l'hydroélectricité, c'est l'utilisation de la biomasse qui occupe la place la plus importante dans les petites États insulaires. Le bois de chauffe, qui sert souvent à la cuisine, en particulier dans les foyers ruraux, est ramassé gratuitement dans les forêts naturelles. Les forêts n'occupent une part importante de la superficie que dans très peu de pays insulaires; il n'y existe guère de plantations commerciales pour la production de bois de chauffe, dont la demande accrue s'est traduite par un déboisement important dans de nombreux petits États insulaires en développement. En plus du bois, les déchets agricoles constituent une importante source d'énergie.

27. Les perspectives de production d'électricité par des turbines éoliennes sont en train de s'améliorer mais cela dépend beaucoup de la possibilité de trouver des emplacements adéquats. Plusieurs petits États insulaires en développement disposent de tels emplacements mais ce sont ceux chez qui sévissent les cyclones. La plupart des îles ont d'abondantes ressources en énergie solaire et marine, certaines pourraient aussi produire de l'hydroélectricité. Plusieurs disposent également de ressources géothermiques. Mais malgré les efforts déployés pour exploiter les ressources énergétiques locales, la contribution d'ensemble des sources d'énergie renouvelables au solde énergétique reste peu importante dans les petits États insulaires en développement.

28. La mise en valeur des sources locales d'énergies nouvelles et renouvelables devrait mettre l'accent sur les quelques possibilités qui ont des chances de s'avérer viables du point de vue technique, économique et financier. Les ressources et technologies qui semblent les plus prometteuses

à court terme sont les installations utilisant la conversion de l'énergie solaire par effet photovoltaïque, en particulier pour les îles les plus isolées, les centrales hydroélectriques, de petite ou grande envergure là où l'on dispose des sites adéquats et du soutien institutionnel nécessaire, les générateurs à turbine éolienne si les régimes éoliens sont favorables et l'amélioration de l'utilisation des combustibles de la biomasse si la couverture est suffisamment durable. À long terme, l'énergie thermique des mers et l'énergie de la houle pourraient s'avérer des sources importantes, même si jusqu'à présent leur exploitation commerciale n'a pas beaucoup réussi.

B. Actions recommandées

29. Financement : Obtenir, pour réaliser des projets qui permettraient de rendre la production de bois de chauffe durable, l'assistance de la communauté internationale, notamment du Fonds pour l'environnement mondial (FEM) pour assurer la mise en valeur commerciale des sources d'énergie renouvelables viables et pour aider à financer les investissements nécessaires à l'extension de l'apport d'énergie au dehors des zones urbaines.

IV. CATASTROPHES NATURELLES ET ÉCOLOGIQUES

A. Principales conclusions supplémentaires

30. Un facteur critique contribuant à rendre les petits États insulaires en développement vulnérables est leur faible capacité de ressusciter le processus de développement, en particulier pour les moins développés d'entre eux. La fragilité de leurs écosystèmes et leur manque de ressources humaines leur interdit bien souvent toute possibilité de concevoir et d'exécuter des programmes de remède aux catastrophes non plus que les études de vulnérabilité qu'ils nécessitent. Dans nombre de ces pays, les systèmes de prévision et d'alerte sont insuffisants, il n'est pas possible de s'assurer à moindres frais contre les catastrophes et il n'existe pas de fonds d'aide aux sinistrés.

31. Les problèmes écologiques peuvent aussi se répercuter sérieusement sur ces pays. La pollution des ressources marines vivantes, tant de provenance terrestre que due aux passages des navires, y est particulièrement préoccupante.

32. La plupart des petits États insulaires en développement ont réalisé des progrès plus ou moins importants en vue de pallier les résultats des catastrophes. Dans les sous-régions des Caraïbes et du Pacifique Sud ces progrès se sont traduits essentiellement par la mise en place ou la consolidation des capacités de gestion des catastrophes, aux niveaux local et national, ainsi que par la promotion de celles se situant aux niveaux sous-régional et régional. En dehors de ces sous-régions, les petits États insulaires ont en général moins bien réussi à accomplir de véritable progrès dans ce domaine. Cela s'explique peut-être en partie par l'absence de mécanisme comparable de coopération entre ces États, même s'ils rencontrent souvent les mêmes problèmes et disposent des mêmes possibilités de prévention des catastrophes.

33. La prévention des catastrophes naturelles, recoupant plusieurs domaines, contribue à soulager la pauvreté en assurant une bonne gestion de l'environnement, en protégeant les ressources naturelles et en réalisant un développement durable. Mettre en application Action 21, essayer de progresser véritablement dans l'exécution du Programme d'action pour le développement

durable des petits États insulaires en développement et s'efforcer de réaliser les fins et objectifs de la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles (1990-2000) doivent aller de pair.

34. Des programmes nationaux cohérents doivent être mis en place pour s'occuper des domaines prioritaires afin de réaliser les objectifs de la Décennie internationale de la prévention des catastrophes naturelles d'ici l'an 2000, tout en exécutant les dispositions du chapitre 2 du Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement. Certains d'entre eux n'ont pas encore pu mettre en place de tels programmes. Une priorité toute particulière doit leur être accordée, en même temps qu'au soutien politique nécessaire aux activités de prévention des catastrophes. De surcroît, il faudrait encore consolider les mécanismes de coopération dans le Pacifique et les Caraïbes.

B. Actions recommandées

Au niveau national

35. Domaines prioritaires : a) Améliorer l'utilisation des systèmes traditionnels de prévention et de planification préalable des catastrophes et b) mettre en place au niveau national des régimes d'assurance adéquats.

Au niveau régional

36. Consolidation des institutions : a) Conclure des conventions pour consolider les accords de coopération au niveau régional en désignant un organe régional chargé de la prévention des catastrophes, assurer que les mesures prises pour la planification préalable des catastrophes et pour y réagir et y pallier soient opérationnelles et consolider les programmes existants de prévention des catastrophes; b) envisager de mettre en place un mécanisme interrégional de formation à la prévention des catastrophes, notamment en facilitant la liaison entre instituts et programmes existants.

Au niveau international

37. Consolidation des institutions : a) Appuyer la mise en place d'un mécanisme de coopération et d'échanges interrégional des petits États insulaires pour la prévention des catastrophes, chargé en particulier de la formation, de la mise en place d'institutions et de la programmation des remèdes et ii) mettre en place un programme international de prévention des catastrophes dans les petits États insulaires pour faciliter l'exécution des programmes nationaux et servir de cadre à la coopération et aux échanges pour appuyer la prévention des catastrophes dans ces pays.

38. Recherche : Appuyer les recherches envisagées et l'amélioration des connaissances dans les domaines suivants afin de consolider les capacités de prévention des catastrophes dans les petits États insulaires :

a) Les assurances comme moyen de prévoir les catastrophes et d'y pallier;

b) Les télécommunications et la gestion de l'information comme moyen de prévention des catastrophes;

c) Les inconvénients et les avantages de la mise en place de fonds nationaux de secours d'urgence et de procédures administratives d'urgence;

d) L'évaluation des difficultés qu'ont les petites États insulaires en développement pour accéder à des données fiables, des connaissances précises en matière de catastrophes ainsi qu'aux technologies y relatives;

e) L'examen des liaisons entre les catastrophes et l'environnement, en mettant notamment au point des méthodes d'examen systématique de l'évolution des dangers de catastrophes;

f) L'analyse des liaisons entre l'évolution climatique planétaire et les caractéristiques et la fréquence des phénomènes naturels dans les petits États insulaires.

V. TÉLÉCOMMUNICATIONS

A. Principales conclusions supplémentaires

39. Pris en groupe, les petits États insulaires en développement ont des réseaux intérieurs assez bien développés. Mais aux niveaux national et régional il y a de nettes différences. Les réseaux internes ne sont pas aussi bons dans les petits États insulaires en développement les moins développés et les archipels. La qualité de leur intégration aux réseaux internationaux varie aussi suivant les pays et les régions. Il reste encore beaucoup à faire pour assurer l'expansion et l'amélioration des télécommunications dans tous les petits États insulaires en développement. La saturation de services traditionnels et modernes n'est pas encore à l'horizon, même pour les réseaux les plus développés, comme à Singapour et à Malte.

40. En plus de l'insuffisance des ressources nécessaires à l'expansion et à la modernisation des télécommunications, les petits États insulaires en développement ont plusieurs autres problèmes dans ce domaine : a) insuffisance de l'entretien des équipements en raison des faiblesses de planification et des méthodes peu orthodoxes d'installation; b) infrastructures de télécommunications fréquemment endommagées par les cyclones; c) augmentation des coûts de mise en valeur des ressources humaines en raison de l'évolution rapide des technologies et des techniques qui exigent du personnel de plus haut calibre; d) mauvaise gestion due aux structures monopolistiques et à l'insuffisance du personnel; e) tarifs élevés des services de télécommunications en raison des structures monopolistiques; f) coût élevé par habitant des infrastructures, en particulier dans les archipels, du fait que l'on ne peut pratiquement pas bénéficier des économies d'échelle.

B. Actions recommandées

Au niveau national

41. Choix politiques : a) Définir clairement des objectifs de services universels et spécifier comment on a l'intention de les réaliser compte tenu de la situation existante; envisager d'imposer des conditions préalables en cas de franchisage ou de privatisation de services lucratifs tels que les communications mobiles ou les services internationaux, par exemple en exigeant la mise en place de télécommunications rurales comme condition à l'octroi d'une licence à un nouvel exploitant; b) là où il existe encore des monopoles publics ou privés des télécommunications, prendre des mesures pour créer un climat de compétition en restructurant et en libéralisant l'offre de services et l'accès au marché; c) s'efforcer de mieux tirer parti de nouveaux projets et institutions de communications internationales, comme par exemple WordTel.

42. Mise en place d'institutions : Créer un organisme adéquat de réglementation pour assurer la croissance harmonieuse de cette industrie toujours plus complexe et en évolution rapide.

43. Investissements : Augmenter les investissements consacrés au développement des télécommunications afin d'améliorer la pénétration des installations de base, de rendre ainsi ces services disponibles pour tous et de faciliter l'introduction de nouveaux services pour la société de l'information du vingt et unième siècle.

Au niveau régional

44. Choix politiques : Maintenir et consolider les communications et liaisons commerciales sous-régionales et régionales avec les pays voisins continentaux plus importants ainsi qu'avec les partenaires en développement plus éloignés.

Au niveau international

45. Financement : a) Aider les petits États insulaires en développement à déterminer les meilleurs moyens d'obtenir une assistance financière de diverses sources; faciliter la compréhension des besoins et obligations de chaque partie (gouvernement, partenaires en développement, secteur privé); b) encourager la Banque mondiale et les banques régionales de développement à financer systématiquement une série de projets couvrant plusieurs années pour financer le développement des télécommunications là où le besoin s'en fait sentir avec le plus d'urgence.

46. Critères d'affectation : Encourager les banques de développement à travailler de concert à la conception d'un jeu commun de critères à utiliser pour évaluer les projets potentiels.

V. TRANSPORT AÉRIEN

A. Principales conclusions supplémentaires

47. La plupart des petits États insulaires en développement ont leur propre compagnies aériennes, les quelques-uns qui n'en ont pas, en particulier dans le Pacifique et les Caraïbes, sont copropriétaires de compagnies régionales, comme Air Pacific et Leeward Islands Air Transport. En plus de leurs compagnies nationales et régionales, les petits États insulaires en développement sont desservis par des transporteurs étrangers, ceux des Caraïbes par des compagnies nord-américaines, européennes et autres; ceux du Pacifique essentiellement par Air New Zealand et ceux d'Afrique avant tout par les compagnies européennes.

48. Faute d'informations adéquates, il n'a pas été possible de réaliser un examen approfondi de la viabilité des compagnies aériennes des petits États insulaires en développement. Les renseignements d'ordre financier dont on dispose sur la moitié environ des compagnies régulières des petits États insulaires en développement des Caraïbes et du Pacifique indiquent dans la plupart des cas que, depuis quelques temps, leurs opérations ne sont pas rentables.

49. Les services offerts par les compagnies aériennes nationales et régionales des petits États insulaires en développement varient énormément. Dans toutes les régions, certaines compagnies offrent des services vers d'autres petits États insulaires en développement et vers certains pays continentaux de la région. Les mieux desservis sont Singapour, Malte, Chypre et Bahreïn. Au niveau régional, malgré d'importantes exceptions dans toutes les régions, les petits États insulaires en développement les mieux desservis sont ceux des Caraïbes et ceux où les services sont les plus médiocres sont ceux du Pacifique. Les fréquences des vols internationaux sont particulièrement faibles pour la plupart des petits États insulaires en développement du Pacifique et d'Afrique.

50. Par mesure de santé publique, la plupart des petits États insulaires en développement adoptent des mesures de quarantaine suivant la définition qu'en donne l'Organisation mondiale de la santé (OMS); certains exigent aussi la désinsectisation des aéronefs. En matière de sécurité les petits États insulaires en développement partagent dans l'ensemble les préoccupations des autres pays en développement quoique les dangereuses conditions climatiques qui sévissent dans certains d'entre eux puissent poser encore d'autres problèmes. Un accord a été conclu par le truchement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur le niveau nécessaire de normalisation requis pour que les opérations de services aériens soient sûres, régulières et efficaces. Cela a permis d'atteindre de très hauts niveaux de fiabilité dans les divers domaines qui, tous ensemble, constituent l'aviation internationale civile.

51. Depuis la Conférence de la Barbade d'importants changements survenus dans le transport aérien ont affecté les petits États insulaires en développement des Caraïbes au niveau gouvernemental. L'Association des États des Caraïbes (AEC) a adopté en août 1995 une Déclaration de principes touchant le tourisme, le commerce et les transports et un Plan d'action qui soulignent l'importance d'assurer la facilité d'accès dans des conditions d'égalité à des transports aérien (et maritime) peu coûteux qui sont des facteurs essentiels de l'intégration économique de la région. Aucune proposition spécifique n'a encore été formulée en matière de transport aérien dans le Pacifique.

52. Les changements importants survenus dans les compagnies aériennes des Caraïbes sont notamment la privatisation et les fusions de compagnies existantes, la formation d'alliances commerciales entre compagnies et la création d'une nouvelle compagnie aérienne. Dans le Pacifique, une compagnie a augmenté ses services, plusieurs compagnies ont multiplié les liaisons commerciales entre elles et divers accords de coopération ont été conclus entre les transporteurs se chargeant des parcours entre les îles au sujet du partage des aéronefs et du partage des places sur chaque vol.

53. Aucun progrès significatif n'a été accompli en vue de trouver des moyens de transport aérien novateurs à rendement énergétique élevé et ne coûtant pas trop cher.

54. Du fait de l'augmentation des coûts et de l'intensification de la concurrence, l'industrie du transport aérien connaît des changements structurels dans le monde entier. Notamment, de nombreuses compagnies aériennes d'État sont privatisées, des alliances commerciales et diverses autres formes de coopération se créent entre compagnies aériennes. Inévitablement, nombre de ces changements des transports aériens

internationaux vont affecter les petits États insulaires en développement. Par exemple, les compagnies aériennes étant de plus en plus encouragées à mettre en avant leur intérêt commercial, leurs services à destination et en provenance des petits États insulaires en développement ne vont plus être considérés comme des services publics à rendre constamment mais vont dépendre de plus en plus de forces du marché à l'évolution aussi rapide qu'imprévisible. Les gouvernements des petits États insulaires en développement risquent de se trouver confrontés à la tâche difficile d'avoir à choisir entre protéger ou subventionner leurs compagnies aériennes nationales plutôt que de laisser aux compagnies qui leur font concurrence un plus grand accès sur leurs marchés afin de réaliser d'autres objectifs nationaux, comme le développement du tourisme. Par ailleurs, les compagnies aériennes des petits États insulaires en développement vont avoir des décisions difficile à prendre sur le degré de leur coopération entre elles et avec les principales compagnies aériennes internationales, en se souvenant que ces compagnies leur font aussi probablement concurrence.

55. Pour les petits États insulaires en développement, les principaux problèmes écologiques sont ceux concernant : a) la construction et l'expansion des aéroports avec les pertes de terres et l'érosion des sols qu'elles provoquent, leur impact sur la nappe phréatique, les cours d'eau et l'écoulement des eaux, ainsi que sur la faune et la flore; b) les opérations des aéroports, avec la pollution des eaux provoquées par le traitement insuffisant des contaminants provenant des eaux usées des aéroports ou des fuites des réservoirs, l'évacuation de matériaux dangereux pour l'environnement qui servent à la maintenance et à l'entretien des aéronefs et le rejet des déchets de l'aéroport et des avions à l'arrivée.

B. Actions recommandées

Au niveau national

56. Normes internationales : Comme l'exige la Convention sur l'Aviation civile internationale (article 38), les nombreux petits États insulaires en développement qui n'ont pas indiqué à l'OACI leur position au sujet des normes et pratiques recommandées par l'Organisation (qui figurent dans les annexes à la Convention) devraient indiquer s'ils respectent ou non ces dispositions.

57. Technologie : Les petits États insulaires en développement devraient se familiariser avec l'évolution actuelle des technologies intéressant le transport aérien, dont les systèmes de communication, de navigation et de surveillance et gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et le programme de sécurité aérienne de l'OACI, afin de participer activement, sur base individuelle ou sous-régionale, aux programmes mondiaux concernant cette évolution; ils devraient demander l'aide de l'OACI pour formuler des projets, trouver des donateurs qui en assurent le financement et les exécuter.

58. Mise en valeur des ressources humaines : Dans la mesure du possible, il faudrait mettre en place des programmes de mise en valeur des ressources humaines dans des domaines tels que le contrôle du trafic aérien, la gestion des aéroports, la sécurité aérienne, les opérations de vol et la navigabilité, la réglementation et le droit du transport aérien.

59. Information : Participer activement au programme de statistique de l'OACI qui offre sur le transport aérien des données qui pourraient servir utilement à la planification dans les petits États insulaires en développement. Pour ce faire, assurer que leurs compagnies aériennes

internationales envoient leurs rapports de trafic, statistiques de coûts et relevés financiers à l'OACI, comme l'exige la Convention sur l'aviation civile internationale (article 67).

Au niveau régional

60. Formuler des projets régionaux pour évaluer et créer des plans cadres du transport aérien à l'intention des groupes suivants de petits États insulaires en développement : ceux des Caraïbes, ceux du Pacifique, ceux au large de la côte orientale de l'Afrique et ceux au large de la côte occidentale de l'Afrique. Cette recommandation ne concerne pas les autres petits États insulaires en développement - Maldives, Bahreïn, Chypre, Malte et Singapour. Il serait peut-être bon, toutefois, d'inclure les Maldives dans le projet régional pour les petits États insulaires en développement au large de la côte africaine orientale. Ces projets devraient englober toutes les mesures figurant dans le Programme d'action et se fixer les objectifs suivants :

a) Normes internationales : Assurer le respect des normes et pratiques internationales recommandées et l'exécution des mesures liées au programme de l'OACI pour la sécurité des vols;

b) Mesures d'ordre économique : i) S'attaquer aux problèmes dus à l'éloignement et à l'isolement, dont les coûts relativement élevés des transports, tant en matière de combustible que d'assurance; ii) étudier l'impact que l'évolution commerciale de l'industrie du transport aérien a sur les petits États insulaires en développement, en examinant notamment les possibilités d'améliorer la coopération, commerciale et technique, entre les compagnies aériennes des groupes de petits États insulaires en développement et avec d'autres compagnies aériennes internationales; iii) étudier l'impact de l'évolution des réglementations économiques du transport aérien sur les petits États insulaires en développement, en examinant notamment les possibilités d'augmenter la coopération régionale au sujet des aspects réglementaires du transport aérien, par exemple pour négocier conjointement les accords de transport aérien; et vi) concevoir des stratégies qui permettent de surmonter les conflits potentiels entre les politiques de transport aérien et les politiques touristiques des petits États insulaires en développement;

c) Mise en valeur des ressources humaines : Créer ou améliorer des programmes de formation en gestion de l'aviation et autres catégories de qualifications requises;

d) Impact de l'évolution des technologies : Examiner l'impact de l'évolution des technologies, comme dans le cas des systèmes CNS/ATM et des innovations en matière de météorologie aéronautique, notamment les communications par satellite du Système mondial de prévisions de zone (WAFS);

e) Financement : Essayer de faciliter l'obtention de fonds pour financer les projets d'aviation;

f) Communications : Rendre les services de communications du transport aérien plus fiables.

Au niveau international

61. Recherche : Faire réaliser, par exemple par les fabricants d'aéronefs, des études sur la possibilité de mettre au point des moyens de transport à

rendement énergétique élevé et peu coûteux dans l'intérêt des petits États insulaires en développement.

VII. TRANSPORT MARITIME

A. Principales conclusions supplémentaires

62. Les problèmes de transport maritime ne se posent pas de la même façon pour tous les petits États insulaires en développement. C'est un groupe très divers en termes d'emplacement géographique, de ressources naturelles et de niveau de développement économique. Par conséquent, les problèmes de Singapour par exemple, pays remarquablement bien placé sur le plan géographique et dont le débit de conteneurs est le deuxième du monde, sont fort différents de ceux de la plupart des autres petits États insulaires en développement. L'on estime que le fret coûte 45,5 % de plus aux petits États insulaires en développement qu'aux pays développés à économie de marché. Le coût du fret en pourcentage de la valeur des importations est encore plus élevé pour la plupart des petites îles isolées.

63. Le système des pavillons de complaisance a pour effet de fausser les statistiques d'analyse des flottes dont disposent les petits États insulaires en développement en tant que groupe. Les pavillons de complaisance sont des moyens légaux pour des pays offrant des réglementations souples et de faibles frais d'immatriculation d'obtenir de transporter des marchandises de pays dont les réglementations de sûreté sont plus strictes et les coûts d'exploitation plus élevés. Les avantages de ces pavillons de complaisance pour les pays qui les offrent consistent en recettes fiscales supplémentaires et en création d'emplois lorsque les compagnies de navigation s'y installent. Mais ce sont surtout les ressortissants des pays propriétaires qui en profitent puisque la proportion de tonnage appartenant aux ressortissants des pays offrant les pavillons de complaisance est minimale. Le tonnage transporté sous pavillon de complaisance représente, dans le groupe des petits États insulaires en développement, 77,2 % du total des tonnes de port en lourd (tpl). Une analyse plus précise de la flotte des petits États insulaires en développement devrait donc mettre l'accent sur les 30,6 millions restants de tpl.

64. La vétusté de la flotte des petits États insulaires en développement est un autre facteur qualitatif qu'il convient d'observer. 70 % de leur flotte de commerce est composée de navire de 15 ans ou plus. Cette vétusté se traduit par une augmentation des coûts d'exploitation, puisque les réparations et l'entretien augmentent avec l'âge des navires, ainsi que les retards, le manque de fiabilité et les plus hauts risques environnementaux inhérents aux navires obsolètes. En bref, la flotte vétuste des petits États insulaires en développement devrait être remplacée.

65. Il serait souhaitable que les petits États insulaires en développement améliorent leur capacité d'assurer leur propre commerce parce que la plupart des flottes de commerce appartiennent à des étrangers. Même si celles-ci rapportent des devises extérieures, des emplois pour des marins et une certaine diversification, cela ne satisfait pas vraiment les besoins commerciaux des petits États insulaires en développement puisque la majeure partie des produits manufacturés sont transportés en porte-conteneurs ou en cargo de marchandises en colis. Les porte-conteneurs ne constituent que 3,6 % de la flotte des petits États insulaires en développement et les cargos de marchandises en colis 17,5 %. Si l'on exclut les navires immatriculés à Singapour et dans les deux pays des Caraïbes qui offrent des pavillons de complaisance (Antigua-et-Barbuda et Saint-Vincent-et-les Grenadines) de ces

deux catégories essentielles de navires (porte-conteneurs et cargos de marchandises en colis), la flotte des petits États insulaires en développement est très petite.

66. Les tendances à la restructuration de l'industrie de navigation maritime internationale sont un autre facteur qui affecte les capacités de transports de nombreux petits États insulaires en développement. Ces dix dernières années, les accords de fusion ou de coopération commerciale entre les grandes compagnies de conteneurs se sont traduits par une concentration des services. Celle-ci a créé des économies d'échelle qui ont encouragé l'expansion de services en étoile entre les principales zones commerciales. Mais cela a eu pour conséquence dans les petits États insulaires en développement de nécessiter une augmentation des services portuaires de transbordement, l'acquisition de navires munis de dispositifs de monte et baisse pour conteneurs, l'acquisition des technologies de transmission électronique de données et la formation de personnel de gestion. Faute d'investissements, en particulier pour des navires et des installations portuaires, de nombreux petits États insulaires en développement ne vont plus avoir qu'une capacité marginale de commerce et donc de développement durable.

67. En bref, les petits États insulaires en développement dépendent plus que jamais du commerce et de services efficaces de transport maritime. Mais ces derniers vont se détériorant en raison de la vétusté et de l'inadéquation des navires, de la concentration sans cesse croissante des compagnies maritimes et de l'expansion des ports d'éclatement où les services de transbordement sont indispensables.

B. Actions recommandées

Au niveau national

68. Incitations aux investissements : a) Adopter des politiques financières qui encouragent les investissements consacrés à moderniser la flotte : provisions pour amortissement anticipé, crédits aux investissements et réductions de l'impôt sur les revenus du personnel navigant; b) encourager l'aménagement d'installations de réparation des navires grâce à des régimes fiscaux favorables et en levant les droits de douane sur les équipements essentiels et les pièces pour les navires; c) soutenir les investissements destinés aux infrastructures portuaires en offrant des prêts directs ou en garantissant ceux offerts par les agences de développement; d) les petits États insulaires en développement constitués d'archipels de très petites îles devraient envisager la nécessité d'octroyer des licences et des subventions postales à des compagnies de navigation privées.

69. Mise en place d'institutions : a) Consolider ou encourager les conseils de chargeurs pour qu'ils soient au cœur de la protection des intérêts des chargeurs; b) participer activement aux associations régionales de gestion portuaire.

70. Instruments juridiques internationaux : Ratifier les conventions des Nations Unies concernant le secteur maritime -- Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993.

71. Mise en valeur des ressources humaines : Améliorer l'administration de la sûreté en mer et de l'environnement en offrant une formation avancée par le truchement de l'Organisation maritime internationale (OMI) et en envoyant des fonctionnaires suivre une formation spécialisée et supérieure dans des institutions telles que l'Université maritime mondiale de Malmö.

72. Sûreté en mer : Éliminer progressivement les navires vétustes et interdire l'importation de navires de plus de quinze ans qui ne répondent pas aux exigences de sûreté minima de l'OMI.

73. Amélioration des procédures de sûreté en mer et de protection de l'environnement : Envisager d'adopter et d'exécuter les instruments internationaux formant la base du Memorandum d'accord sur le contrôle par l'État du port et d'appliquer les instruments internationaux adoptés dans ce cadre, notamment la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966; le Protocole de 1988 à cette Convention; la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 et les Protocoles y relatifs de 1978 et 1988; la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973; telle que modifiée par le Protocole y relatif de 1978; la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille de 1978; la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands de 1976 (Convention de l'OIT No 147).

Au niveau régional et sous-régional

74. Augmenter les capacités de navigation maritime de la région ou sous-région : a) Adhérer à la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes; b) former une conférence maritime de fret intrarégionale; c) empêcher toute nouvelle importation de navires obsolètes dans la région; d) mettre à jour et harmoniser la législation maritime des divers petits États insulaires en développement aux niveaux national et sous-régional afin d'offrir au transport maritime un cadre légal plus solide; et e) améliorer et renforcer les procédures d'inspection des navires immatriculés dans la région.

75. Offrir un meilleur service de transport maritime entre les pays de la région : a) Créer dans les banques régionales de développement une division de financement maritime en partenariat avec une banque étrangère d'hypothèque maritime; b) donner préférence à l'amarrage des navires transportant des denrées alimentaires périssables; c) donner traitement préférentiel à l'amarrage des opérateurs commerciaux les plus fidèles; d) améliorer les communications radios navire-sol; e) former de petites associations régionales de propriétaires de navires.

76. Réduire le coût total du transport maritime en améliorant les infrastructures maritimes : a) Examiner la congestion portuaire afin d'y remédier et étudier de façon critique tous les investissements futurs d'équipements pour les principaux projet d'aménagement portuaire; b) examiner les procédures et documentations douanières afin de les rationaliser; c) examiner et moderniser les méthodes de travail dans les ports.

77. Protéger les intérêts des chargeurs : a) Créer des conseils régionaux de chargeurs; b) encourager la formation de conférences maritimes à composition non limitée pour desservir les régions; c) encourager les conseils de chargeurs et les petites associations de propriétaires de navires à utiliser

les services d'un centre de transport maritime; d) encourager les chargeurs à négocier des tarifs de faveur directement avec les propriétaires de navires pour les services indirects effectuant les parcours Nord-Nord et Nord-Sud et assurer également des services adéquats pour les marchandises ayant des besoins spéciaux en matière de transport; e) promouvoir les accords d'affrètement à la demande et les services de transbordement aux fréquences requises.

78. Promouvoir la coopération entre les marchands en prenant les mesures suivantes : a) Encourager la coopération entre marchands afin de regrouper les chargements partiels de conteneur, ce qui est plus économique et plus pratique, et de négocier de meilleurs termes; b) favoriser les échanges d'informations commerciales entre marchands pour repérer les possibilités de coopération afin d'obtenir des services de transport maritime et autres et mettre en place des bases de données qui permettent de recueillir des informations sur les services de transport maritime existants, en particulier sur les parcours Sud-Sud; c) encourager les marchands à agir de concert pour examiner leurs besoins de transport Sud-Sud avec les entreprises locales souhaitant investir dans le transport maritime : compagnies de transport, exploitants de navires et entrepreneurs; d) encourager les marchands à passer des accords sur les quantités minimales de marchandises à expédier requises pour justifier la mise en place ou l'amélioration de services.

79. Améliorer les capacités et connaissances en gestion maritime dans la région : a) Mettre en place un centre de transport maritime comprenant deux divisions : une administration de la sûreté en mer et une division de politique économique; b) offrir au niveau sous-régional de courts stages de formation en gestion maritime et portuaire, en ayant recours par exemple au Programme pour le développement de la formation dans le domaine des transports maritimes de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement; c) encourager les compagnies maritimes régionales à passer avec des propriétaires de navires étrangers des accords de coentreprises qui contiennent des dispositions en matière de formation; d) effectuer une étude de la main-d'œuvre qui permette d'évaluer les besoins de formation de la région et compléter au besoin les capacités de formation régionales; e) mettre en place un système d'examen et de délivrance de certificats de compétence.

Notes

¹ Rapport de la Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement, Bridgetown, 25 avril - 6 mai 1994 (A/CONF.167/9 et rectificatif) (Publication des Nations Unies, numéro de vente : F.94-I-18), chapitre I, résolution I, annexe II.

² Dans son rapport sur la "Protection des océans, et de toutes les mers -- y compris les mers fermées et semi-fermées -- et des zones côtières, et protection, utilisation rationnelle et mise en valeur de leurs ressources biologiques" (E/CN.17/1996/3), le Secrétaire général emploie le terme d'Action 21: zones côtières. La même expression est utilisée ici aux fins de cohérence et pour éviter toute confusion. Dans le Programme d'action de la Barbade, le terme employé est soit zone côtière soit bande côtière. Les questions relatives aux zones économiques exclusives des petits États insulaires en développement ne sont pas mentionnées ici, puisqu'elles font l'objet du rapport du Secrétaire général sur la Protection des océans et de toutes les mers ..." (E/CN.17/1996/3).

- - - - -