



**Conférence
des Nations Unies
sur le commerce
et le développement**

Distr.
LIMITÉE

TD/B/46/SC.2/L.2.Rev.1
28 octobre 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

CONSEIL DU COMMERCE ET DU DÉVELOPPEMENT
Quarante-sixième session
Genève, 18 octobre 1999
Point 5 de l'ordre du jour

Comité de session II

**CONTRIBUTION DE LA CNUCED À L'APPLICATION DU NOUVEAU PROGRAMME
DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE
DANS LES ANNÉES 90 : INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT,
COMMERCE ET COMPÉTITIVITÉ DE L'AFRIQUE**

Projet de conclusions concertées

Le Conseil du commerce et du développement reconnaît que :

1. L'insuffisance des investissements dans les infrastructures humaines et matérielles constitue un obstacle majeur à une croissance soutenue et à un développement durable en Afrique. Le secteur des transports est l'un des plus importants éléments de l'infrastructure matérielle. Toutefois, les investissements dans ce secteur ont été réduits à la portion congrue au cours des 20 dernières années. Les infrastructures existantes ont également souffert d'un manque d'entretien dû notamment à la pénurie de ressources.
2. Si beaucoup d'arguments militent en faveur d'une plus grande participation du secteur privé au développement des infrastructures de transport, l'investissement privé reste néanmoins limité.

3. Des coûts relativement élevés de transport ont gravement compromis la compétitivité des exportations africaines et contribuer à gonfler les prix d'importations essentielles, ce qui a été préjudiciable à la position de la balance des paiements des pays africains. Cette situation a été aggravée par l'ampleur des dépenses en devises devant être consacrées à la rémunération des services de transport, et ce plus particulièrement dans les pays d'Afrique subsaharienne et les pays africains sans littoral. Des coûts de transaction élevés, y compris les procédures douanières, sont également des facteurs aggravants.

4. La médiocrité des systèmes de transport dans les zones rurales a été un obstacle à la spécialisation et au développement des marchés, ainsi qu'à la commerciabilité nationale et internationale des marchandises. La faible réactivité en matière de capacités de production des petits exploitants agricoles aux réformes d'orientation témoigne, entre autres choses, de l'insuffisance des infrastructures de transport dans les zones rurales et du manque d'accès aux marchés.

Le Conseil du commerce et du développement considère que :

5. Le financement privé des infrastructures de transport constitue une nouvelle source d'investissement souhaitable, qui peut apporter une contribution utile dans le cadre de partenariats entre secteur public et secteur privé, qui ont besoin d'un environnement national et international prévisibles. Les risques dans ce domaine et la nécessité de dégager des retours sur investissement suffisants et prévisibles limitent les possibilités, en termes d'actifs et d'implantations géographiques, d'intéresser des investisseurs privés. Les institutions financières multilatérales, peuvent, en conformité avec leurs règles et réglementations, jouer un rôle utile en fournissant un financement à long terme et des garanties de crédit qui permettraient aux pays de lever des fonds sur les marchés financiers. Dans ce contexte, il est nécessaire de diffuser les meilleures pratiques auprès des investisseurs, des banques régionales de développement et autres institutions financières, et de tout faire pour corriger les appréciations abusives du risque qui détournent l'investissement privé de produits commercialement attrayants.

6. Un rôle des pouvoirs publics pourrait être de faciliter le jeu des forces du marché en adoptant un plan stratégique de modernisation et de développement des infrastructures, notamment en identifiant des projets

rentables auxquels le secteur privé pourrait être associé. Les politiques nationales devraient également viser à continuer d'améliorer ou à créer, le cas échéant, un environnement réglementaire qui encourage le financement par le secteur privé, notamment par l'investissement étranger direct.

7. Toutefois, compte tenu des obstacles à une plus grande participation du secteur privé au développement et à la maintenance des infrastructures, le rôle du financement public reste essentiel. Les pays africains ont besoin d'une certaine flexibilité d'action pour mobiliser des ressources financières publiques en quantité suffisante pour répondre aux besoins dans le secteur des infrastructures de transport sans créer de déficits budgétaires excessifs ou compromettre les mesures d'incitation. Il est nécessaire d'adopter des principes d'amortissement des coûts, mais il faut veiller à ce que cela ne se fasse pas au détriment des utilisateurs des services de transport, des prix des biens et services marchands et de la compétitivité. Les mesures d'amortissement des coûts devraient être renforcées par des mesures visant à réduire les coûts de financement des infrastructures.

8. L'APD a un rôle important à jouer dans le financement des infrastructures notamment en tant que catalyseur d'investissements étrangers et moyen de promouvoir le développement rural. La diminution des flux d'APD en valeur réelle reste préoccupante et les donateurs sont invités à accroître le niveau de ces flux conformément aux objectifs fixés par la communauté internationale. Des efforts doivent être faits pour délier l'aide publique au développement, dans la mesure où la pratique fréquente consistant à lier l'aide affectée au développement des infrastructures peut tendre à réduire la concurrence internationale en matière de marchés publics, et peut alourdir les coûts et conduire à la construction d'équipements inappropriés.

9. Un lourd endettement et de moindres recettes d'exportation en raison de la baisse des prix des produits de base sont d'importants facteurs extérieurs qui limitent la capacité des gouvernements de mobiliser des capitaux suffisants pour réaliser les investissements nécessaires dans le secteur des transports. Les mesures récemment prises au Sommet de Cologne pour renforcer l'initiative en faveur des pays pauvres très endettés (PPT) témoignent de l'accélération et de l'amplification de l'allégement de la dette qui sont nécessaires pour aider les pays africains à investir dans le développement des infrastructures humaines et matérielles. De même, un meilleur accès aux

marchés des grands produits d'exportation des pays africains est nécessaire pour dégager des revenus permettant d'alimenter l'investissement.

10. Les pays africains savent depuis longtemps combien la coopération et l'intégration régionales peuvent faciliter le commerce intra-africain, contribuer à la compétitivité de leurs exportations et favoriser les économies d'échelle. Cette coopération et cette intégration sont particulièrement importantes pour créer une complémentarité d'intérêts entre les pays sans littoral et les pays côtiers. Au nombre des mesures pratiques pouvant faciliter la coopération régionale et sous-régionale pour le développement des infrastructures de transport en Afrique figurent la convergence stratégique des régimes réglementaires et une coordination transfrontière effective. Les institutions financières multilatérales sont invitées à accroître leur participation au financement de projets sous-régionaux et régionaux.

11. Le Conseil du commerce et du développement se félicite de l'étude incisive et pertinente réalisée sur les infrastructures de transport, le commerce et la compétitivité de l'Afrique par le secrétariat de la CNUCED et encourage celui-ci à poursuivre, dans le cadre de son mandat, son analyse des problèmes de développement des pays africains, ainsi que ses activités de coopération technique visant à réduire les coûts de transaction - Système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM), Système douanier automatisé (SYDONIA), notamment en tant que contribution de la CNUCED à l'application du Nouveau Programme des Nations Unies pour le développement de l'Afrique dans les années 90.
