

**Developpement durable
Le Role des Infrastructures
routieres
(Séance des Ministres)**

Lundi 20 octobre 2003 (8h30 – 12h00)

**Rapport introductif et
Actes de la Séance des Ministres**

SOMMAIRE

Sommaire	2
Rapport introductif.....	3
1. Theme	3
2. Résumé du programme.....	3
3. Introduction aux themes retenus	4
3.1 Sujet 1 – Mobiliser les partenariats en matière de développement durable	4
3.2 Sujet 2 – Les investissements privés sont-ils favorables au développement durable ?	5
3.3 Sujet 3 – La bonne gouvernance : condition préalable au développement durable	5
Sujets supplémentaires.....	6
Actes de la Séance des Ministres	7

RAPPORT INTRODUCTIF

1. Theme

Le thème de la séance des Ministres s'intitule « Développement durable : le rôle des infrastructures routières ». Ces dernières années, la politique des transports dans le monde a révélé l'évolution des gouvernements d'un rôle de fournisseur vers un rôle de régulateur. Cette évolution souligne le fait que les gouvernements établissent un terrain favorable pour la concurrence et sont le garant des intérêts environnementaux et sociaux. Il est également ressorti du Sommet mondial de Johannesburg sur le Développement durable en 2002 qu'il est du rôle des gouvernements d'agir à la base du développement durable. Bien qu'il existe de nombreuses définitions du développement durable, la plupart présentent le développement durable en tant que concept global, une stratégie qui nécessite l'intégration de la croissance économique, de l'équité sociale, et de la gestion de l'environnement. Le développement durable a donc pour but essentiel d'améliorer la qualité de la vie et de mettre l'accent sur les solutions plutôt que sur les problèmes. Cette séance analysera et discutera de la manière dont les infrastructures routières peuvent contribuer à ce but.

Cette séance offrira l'occasion aux décideurs politiques et à ceux qui sont chargés d'élaborer les politiques d'échanger leurs points de vue sur trois sujets liés à ce thème :

- **"Mobiliser les partenariats en matière de développement durable"**
- **"Les investissements privés sont-ils favorables au développement durable ?"**
- **"La bonne gouvernance est-elle une condition préalable au développement durable ?"**

Des Ministres en charge des infrastructures dans leur pays respectif participeront à cette séance.

2. Résumé du programme

La séance des Ministres se déroulera le lundi 20 octobre, matin, et durera trois heures et demie. Le Ministre des Transports d'Afrique du Sud présidera la séance.

Pour assurer une large participation, la séance comprendra deux panels différents de 6 Ministres et 6 spécialistes. Un modérateur indépendant animera le programme et posera des questions aux deux panels. L'occasion sera donnée au panel composé exclusivement de ministres d'exprimer leurs points de vue et expériences sur les questions soulevées, tandis que le second panel, qui sera composé de Spécialistes/Ministres, approfondira le débat avec le premier panel. La séance se déroulera en deux parties : une première partie de 1h45 environ, pendant laquelle des exposés sur les trois sujets seront présentés. Suivra une pause de 30 minutes, avant la deuxième partie de la séance consacrée à des questions au panel pendant environ 1h45.

Le Ministre des Transports d'Afrique du Sud clôturera les discussions et la séance.

3. Introduction aux thèmes retenus

La Séance des Ministres abordera trois sujets, présentés ci-dessous.

3.1 Sujet 1 – Mobiliser les partenariats en matière de développement durable

Dans le monde entier, les gouvernements ont engagé des partenariats pour réaliser leurs objectifs en matière de développement durable. Ces partenariats, qui recouvrent des acteurs aussi variés que le secteur privé, des ONG, des organisations du travail, la communauté scientifique et technologique, sont entrepris essentiellement pour leur capacité à apporter des compétences, des ressources et le développement social.

De nombreux partenariats, en particulier avec les ONG, s'efforcent de développer les compétences et les atouts des ressources humaines d'un pays et jouent un rôle important dans la lutte contre la pauvreté. D'autres partenariats, tels que les partenariats public-privé jouent également un rôle important dans la création d'emplois et le transfert de compétences qui font tant défaut aux pays en développement et en transition.

Il a été dit que les partenariats seront le résultat principal du Sommet mondial sur le Développement durable de Johannesburg en 2002. On pense que les nouvelles ouvertures et approches des programmes de développement aboutiront à des solutions grâce aux partenariats. A cet égard, il est admis que la société civile joue un rôle considérable. En impliquant la société civile, on parviendra à mieux cerner les enjeux et à bénéficier de son engagement pour réaliser un développement durable à la base.

Durant cette première partie de séance, les ministres pourront faire part de leur connaissance de ce dossier et échanger leurs expériences pour permettre à d'autres de s'inspirer des programmes et des politiques existants. Les nouvelles approches et les nouveaux modes de pensée susciteront des débats et des études plus approfondis, permettant de mettre au point des solutions futures aux problèmes actuels. Les Ministres aborderont les aspects suivants durant la séance :

- *politiques et programmes de développement des partenariats,*
- *nouvelles approches et nouvelles initiatives de partenariat,*
- *définition du domaine et des modalités d'un bon partenariat.*

3.2 Sujet 2 – Les investissements privés sont-ils favorables au développement durable ?

Les capitaux privés deviennent de plus en plus la source principale de financement externe dans les pays en développement et en transition. Il est donc essentiel d'utiliser les capitaux privés pour la mise en œuvre du développement durable. En exploitant bien le potentiel des capitaux privés, les partenariats, les co-investissements et le rôle des Institutions financières internationales, jouent un rôle pivot dans la circulation des capitaux et du développement des marchés intérieurs de capitaux. Les Investissements étrangers directs (IED) jouent également un rôle majeur dans le développement et la croissance des pays en développement et en transition. Il est prouvé que les IED stimulent la croissance économique, augmentent la base de production d'un pays, apportent de nouvelles compétences et créent des emplois. Les IED ont par ailleurs un effet positif sur le développement social, puisque non seulement ils créent des emplois, mais ils constituent aussi un moyen de réduire la pauvreté dans les pays en développement. Enfin, les IED augmentent les recettes fiscales du secteur public et lui apportent ainsi des fonds supplémentaires

Il faut cependant élaborer des politiques qui soient à même de créer et mettre en valeur des synergies. A cet égard, les politiques fiscales, les politiques d'investissement et celles ayant pour but de créer les conditions favorables pour l'investissement privé sont excessivement importantes. On se demande également souvent quel doit être le rôle du secteur privé et même des agences de développement dans la création de ces synergies.

Les Ministres discuteront autour des questions suivantes :

Quelles améliorations doivent apporter les gouvernements pour développer les investissements privés dans la perspective d'investissements durables et du rôle d'arbitre de la société civile ?

3.3 Sujet 3 – La bonne gouvernance : condition préalable au développement durable

Toutes les sociétés doivent relever le défi de créer un système de gouvernance qui favorise, soutient et pérennise le développement. Cependant, la recherche d'un concept de gouvernance clairement exprimé vient de commencer dans les économies de marché. Un gouvernement sain n'est qu'une partie du problème de la bonne gouvernance, à savoir la capacité à mettre en œuvre une gestion efficace des ressources publiques et des problèmes, et à apporter des réponses aux besoins critiques de la société. Des formes démocratiques de gouvernance reposent sur la participation du public, la responsabilité et la transparence. Alors que la participation et la transparence vont de soi, la responsabilité doit être considérée sous l'angle public et financier.

La responsabilité publique couvre l'éventail des approches et des pratiques appliquées par les gouvernements pour faire en sorte que les activités et les résultats répondent aux buts et aux normes voulus. Si la réalisation des objectifs du gouvernement peut faire l'objet de débats complexes et de longue haleine, la responsabilité financière quant à elle représente un défi urgent à relever, nécessitant des solutions immédiates et pratiques, étant donné les préoccupations croissantes en matière de transparence et de gouvernance responsable. L'absence d'intégrité des gouvernements telle qu'elle est perçue affaiblit gravement la crédibilité des institutions démocratiques. L'amélioration de l'intégrité, ou le développement et la mise en œuvre de stratégies de prévention et de contrôle de la corruption, fait partie de la mise en place d'un climat de responsabilité. Puisque la gouvernance est le processus de prise de décision par lequel les décisions sont mises en œuvre, l'analyse de la gouvernance intéresse aussi les acteurs formels et informels impliqués dans la prise des décisions et leur mise en œuvre, ainsi que les structures formelles et informelles qui ont été mises en place pour aboutir aux décisions et les mettre en place.

Les Ministres débattront des sujets suivants :

La relation entre la bonne gouvernance et le développement durable en ce qui concerne :

- *la société civile,*
- *la responsabilité,*
- *la transparence,*
- *la réactivité,*
- *l'efficacité,*
- *l'équité,*
- *la législation.*

Le rôle de la bonne gouvernance dans la réduction de la corruption.

La bonne gouvernance doit s'assurer que tous les points de vue de la société sont pris en compte et que la voix des groupes sociaux les plus vulnérables puisse être entendue dans le processus de prise de décision.

Sujets supplémentaires

- Favoriser la croissance économique grâce à la concurrence est un facteur de développement durable.
- Le développement social n'est pas seulement une conséquence mais aussi une nécessité pour le développement durable.
- Le rôle des sciences et technologies dans le développement durable.

Actes de la Séance des Ministres

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Bienvenue encore une fois au soleil de Durban. Monsieur Le Ministre et Vice-Premier Ministre de Madagascar, et tous les Ministres réunis ici, nous sommes très honorés de votre présence à cette séance des Ministres très spéciale.

Tous les quatre ans, l'AIPCR vit un événement important de ses activités, qui offre l'occasion de rassembler d'éminents représentants du monde entier pour faire le point sur les évolutions accomplies et échanger les expériences sur les nouveaux défis à relever.

Cette séance promet d'être très riche. Pour commencer, je vais demander au Ministre sud-africain des Transports de replacer le contexte, et nous rappeler l'objectif et les orientations de la séance. Ensuite, il y aura une série de six interventions de six minutes.

LE MINISTRE OMAR : Excellences, Mesdames et Messieurs, au nom du Gouvernement sud-africain, je voudrais vous dire à nouveau que nous sommes très honorés ce matin de la présence de tant d'éminents ministres, et responsables gouvernementaux.

Le sujet de discussion s'intitule "Développement durable : le rôle des infrastructures", avec trois sous-thèmes :

"Mobiliser les partenariats en matière de développement durable"

"Les investissements privés sont-ils favorables au développement durable ?"

"La bonne gouvernance est-elle une condition préalable au développement durable ?"

Nous bénéficions de la tenue du Sommet mondial sur le Développement durable il y a moins d'un an, car il a permis de fixer les paramètres et il y a eu un consensus international sur le développement durable, à savoir, un concept global qui intègre la croissance économique, l'égalité sociale et la gestion environnementale. C'est donc sous cet angle que je souhaiterais aborder le thème du développement durable.

Je profite des minutes qui me restent pour soulever deux ou trois points. Tout d'abord, nous avons souvent tendance à nous concentrer sur les routes ayant une fonction économique. Une fois cette fonction définie, nous devons aboutir à des résultats dans la définition des acteurs en jeu, et ce qu'ils peuvent faire. Nous avons adopté cette approche les dix années passées depuis que l'Afrique du Sud est devenue une démocratie. Nous avons consulté nos états voisins et il est vrai que nous avons concentré nos efforts sur les routes ayant une fonction économique. Cette approche est peut-être correcte mais les principes démocratiques nous montrent qu'elle n'est pas adaptée.

La plupart des pays de notre région sont des pays étendus, dotés de routes nationales, régionales, provinciales et surtout rurales. La conclusion en est que les routes exercent une fonction économique et sociale, en particulier les routes locales et régionales, le niveau le plus proche des populations. Des idées nouvelles apparaissent concernant les partenariats, les financements, l'implication du secteur privé dans la construction et l'entretien, en particulier pour les routes importantes remplissant une fonction économique. Néanmoins, si nous ne prêtons pas attention aux autres catégories de routes, nous allons décrédibiliser nos programmes nationaux de développement, de construction et d'entretien des routes. A partir de ce moment-là, différents acteurs pourront entrer en jeu, et pas seulement l'état et le gouvernement, pas seulement le secteur privé—très important pour nous car le secteur privé a les ressources, le savoir-faire, et les capacités de gestion—mais aussi la société civile. Quand il s'agit du développement et de l'entretien du réseau secondaire, la société civile joue un rôle très important. Si nous ignorons le développement routier au niveau local et surtout rural, nous allons décrédibiliser notre programme au niveau national.

Concernant le concept du développement durable, il me semble qu'il faut une approche globale à la question du développement et de l'entretien routiers. Cela assurera le développement des partenariats public/privé, en particulier le développement de nos routes nationales. En Afrique du Sud, nous avons développé un très bon réseau de routes nationales ayant un rôle économique important. Mais nous devons faire bien plus pour faire en sorte que notre réseau de transport suive le rythme de croissance de notre pays.

A ce niveau, je pense que l'innovation que nous avons su apporter grâce à la création de la *National Roads Agency*, une agence gouvernementale, gérée comme une société privée, constitue une expérience intéressante. Nous en avons retiré des avantages, mais nous ne prétendons pas que notre expérience soit applicable dans tous les contextes. S'agissant de notre développement routier et de notre programme d'entretien routier aux différents niveaux de notre pays, nous prenons conscience du rôle important que peuvent jouer la collectivité et la société civile. Nous avons tendance à trop généraliser ce que fait le gouvernement, et le gouvernement existe non seulement au niveau national, mais aussi au niveau provincial, régional, local. Ces niveaux ont un rôle important à jouer ; ils peuvent être des partenaires importants dans le développement routier local et rural, du moins dans le cas de l'Afrique du Sud. Bien entendu, les collectivités ne fonctionnent pas à un niveau national, mais local, et cela est vrai pour toutes les localités. Nos régions reçoivent la coopération de nombreuses ONG et d'initiatives de la société civile et de collectivités locales.

Dans un pays comme l'Afrique du Sud, où les organisations politiques étaient interdites et illégales au temps de l'apartheid jusqu'en 1994, nous sommes particulièrement fiers du fait que ce sont les organisations de collectivités locales qui ont joué un rôle clé dans la lutte pour la démocratie.

D'une certaine manière, nous sommes dans une phase expérimentale dans le sens où les organisations de collectivités locales manifestent leur intérêt au développement, car la croissance économique elle-même n'apporte pas de développement aux collectivités locales. Notre expérience nous montre que l'intérêt des collectivités locales pour le développement est primordial. En matière de développement routier, les routes rurales en particulier, de nouvelles expériences ont été mises en place et les organisations de collectivités locales ont joué un rôle important. Aux niveaux national, provincial, et local également, le développement des capacités et des compétences ont constitué des parties importantes du programme.

En matière de développement durable, il faut à mon avis adopter une approche globale, et pas seulement une vision unilatérale d'ensemble. Il faut aussi se concentrer sur le niveau plus local.

Enfin, la situation de l'Afrique elle-même et celle d'autres pays en développement est très importante, car pour favoriser la stabilité et la paix dans le monde, en particulier dans les pays anciennement colonisés—et je ne voudrais pas accuser mais regarder la réalité en face—il faut aussi que le développement s'opère. En Afrique, l'Union africaine commence à jouer un rôle important dans le sujet qui nous intéresse ce matin. Par exemple, on met de plus en plus l'accent sur la bonne gouvernance et la démocratie en Afrique. Parfois, on a tendance à parler des conflits qui ont lieu sur le continent africain, mais si on analyse la situation du continent africain sur les dix dernières années, vous constaterez que de plus en plus de pays ont opté pour des systèmes démocratiques et sont conscients de la nécessité d'instaurer un climat de bonne gouvernance et de responsabilité. Le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD), qui constitue en résumé le programme de progrès économiques de notre continent, traite des enjeux des transports et considère que le développement et l'entretien des routes sont des éléments de la plus haute importance.

Nous nous réunissons en Afrique où les besoins des pays en développement peuvent être différents dans le détail, mais essentiellement, tous les niveaux de la société (l'Etat, le gouvernement, le secteur privé, la société civile) doivent travailler ensemble pour assurer que le développement soit effectif, et à cet égard, le développement et l'entretien des routes occupe une place très importante.

J'espère qu'après cette introduction, nous allons recevoir quelques conseils éclairés, grâce à la participation d'éminentes personnalités à cette séance et dont nous allons tous bénéficier. Merci, Monsieur le Président.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci, Monsieur le Ministre. Les six exposés qui vont suivre seront présentés par le Canada, la Chine, la France, l'Algérie, le Royaume-Uni et la Tanzanie, c'est-à-dire alternativement par ce que nous appelons un pays développé et un pays en développement.

M. MAHONEY (CANADA) : Merci beaucoup, Monsieur le Président. En fait, M. Collenette n'a pas pu être parmi nous aujourd'hui. Je m'appelle Steve Mahoney et je vous adresse les salutations de notre Ministre des Transports, M. David Collenette, ainsi que ses souhaits de succès pour le Congrès. Je suis ministre en charge des sociétés d'Etat et du développement durable dans les régions de mon pays.

Tout d'abord, le développement durable est une priorité pour le gouvernement du Canada. Au Canada, le réseau de transport doit être durable au niveau économique, social et environnemental. Aujourd'hui, je vais vous parler de six types de partenariat qui sont importants pour le transport durable au Canada. Le transport est à la base de notre prospérité mais les divers modes de déplacement génèrent de la pollution, du bruit, des effets de coupure dans les villes et la destruction de l'habitat. Tout le monde vit avec les conséquences de ces problèmes, et par conséquent, tout le monde trouve un intérêt à travailler ensemble pour les résoudre. Pour cette raison, et beaucoup d'autres, des partenariats en matière de développement durable se révèlent efficaces.

Une mission commerciale *Team Canada* a fait le déplacement jusqu'ici. Cette mission représente certains types de partenariat dont je vais parler. Il y a quelque 150 congressistes du Canada, dont des représentants du Ministère du Transport de la province du Québec, qui est membre de l'AIPCR depuis 30 ans. Le Canada est également représenté par des responsables de sociétés privées, d'organisations non gouvernementales, et de représentants des gouvernements provinciaux, territoriaux, et municipaux de tout le pays. Ils sont tous des partenaires importants des efforts du Canada pour promouvoir le développement durable dans le domaine du transport.

La présence de représentants de gouvernements provinciaux me mène au premier type de partenariat. Selon notre constitution, les routes sont de la compétence des gouvernements provinciaux. Les municipalités, qui elles-mêmes doivent faire face à de nombreux défis de transport, sont placées sous la responsabilité des provinces. Le gouvernement fédéral a pourtant de nombreuses ressources et outils de base, des ressources de connaissances ainsi que des financements. En conséquence, les municipalités, les provinces et le gouvernement fédéral ont développé d'étroites coopérations pour faire en sorte que chacun de nous apporte ses atouts et ses ressources en matière de transport. Par exemple, le gouvernement du Canada a mis au point plusieurs programmes d'infrastructures répondant aux priorités provinciales et municipales, dont le transport est le principal bénéficiaire.

Le deuxième type de partenariat implique la création de conseils consultatifs pour réunir les points de vue des différentes parties prenantes et aider à formuler la politique du gouvernement. Par exemple, à l'occasion du 21^e Congrès mondial de la Route de Kuala Lumpur, le Ministre Collenette a annoncé le soutien de son gouvernement à ITS Canada en tant que conseiller technique du secteur privé sur les systèmes intelligents de transport. Dans ce partenariat, ITS Canada a apporté de précieux conseils pour le développement du programme du Canada et de son architecture nationale, et pour l'ossature qui soutient et réunit les technologies principales de systèmes de transports intelligents. ITS Canada a à son tour créé des partenariats avec d'autres organisations.

Avec Transport Canada, ITS Canada a contribué à faire du Canada un leader mondial dans cette technologie et ses applications.

Le rôle d'ITS Canada me mène au troisième type de partenariat dont je veux parler, à savoir les partenariats de recherche associant le gouvernement, l'industrie et la recherche. Ces dernières années, le gouvernement du Canada a fixé une enveloppe de 30 millions USD pour des projets de systèmes de transport intelligent, affectés pour la plupart à la recherche et développement, et au déploiement de technologies innovantes. Par exemple, les partenariats entre les différentes juridictions, entre les modes de transport et les agences d'exploitation sont encouragés. En fait, nous souhaitons augmenter l'offre et l'usage d'éthanol produit à partir de la biomasse, de manière à ce que pour la fin de cette décennie, 25% de carburant contienne 10% d'éthanol.

Les partenariats entre le gouvernement et le secteur privé ont abouti à la construction d'une route à péage au nord de l'agglomération de Toronto, la plus grande ville du Canada, et à une liaison fixe reliant l'Île du Prince Edward au continent, ou plutôt, comme diraient ses habitants, pour relier le pays à l'Île. Ces deux projets sont équipés en nouvelle technologie ITS.

Le cinquième partenariat rapproche les préoccupations des collectivités locales dans la prise de décision touchant les éléments clé du transport. Nous avons adopté un système par lequel les autorités portuaires et aéroportuaires ne dépendent plus directement du gouvernement central et nous avons mis en place des entités locales pour les gérer. Cela apporte autonomie et souplesse, ainsi que les outils dont ils ont besoin pour assurer efficacement leurs fonctions commerciales et le transfert du contrôle des ports et aéroports du niveau national au niveau local a bien fonctionné pour nous.

Enfin, le sixième type de partenariat est le plus important de tous. Il s'agit du partenariat entre les modes de transport pour s'assurer que le transport des personnes et des marchandises s'effectue de la manière la plus pertinente. Le but est de laisser à l'infrastructure routière les fonctions qu'elle remplit le mieux, et les routes sont un mode excellent pour une livraison à temps, mais cet avantage est annulé si les routes sont trop encombrées.

Les gouvernements jouent un rôle dans l'établissement de cadres réglementaires au sein desquels les divers modes rivalisent et coopèrent. Par exemple, le Canada s'engage à revitaliser son réseau ferroviaire ainsi que son niveau d'investissements en infrastructures. Nous menons également des actions pour promouvoir le cabotage par des études régionales et des ateliers avec d'autres partenaires.

Dans cette recherche d'un réseau de transport dans lequel chaque mode est utilisé selon ses meilleurs atouts, se pose la question cruciale de la tarification. La manière la plus directe de s'assurer que les coûts environnementaux et sociaux sont pris en compte est d'exiger leur paiement direct par les usagers, mais cela exige un vaste processus d'études et de consultation. Transport Canada coopère avec l'industrie et le gouvernement provincial, territorial et municipal, ainsi qu'avec le monde de la recherche, dans le but d'atteindre un consensus plus large sur le coût réel du transport, et de trouver des solutions applicables.

M. Le Président, Mesdames et Messieurs, chers collègues, je conclus ici ce tour d'horizon des partenariats en cours au Canada afin de promouvoir le transport durable. Tous ces types de partenariats doivent être mis en avant pour construire un système de transport plus durable. Merci pour votre attention.

LE PRÉSIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup M. Mahoney. Je vais maintenant demander au Ministre chinois, M. Xu, de bien vouloir nous présenter son exposé.

LE MINISTRE XU XIJIE (CHINE) : Monsieur le Président de séance, Mesdames et Messieurs, bonjour. J'ai l'honneur de mener la délégation chinoise à ce Congrès mondial de la Route. Je suis honoré que l'occasion me soit donnée d'aborder des sujets d'intérêt commun avec des homologues du monde entier. Je suis convaincu que grâce aux efforts de tous, ce Congrès sera fructueux.

Depuis 1978, la Chine connaît un développement rapide. En 2002, le PIB de la Chine a atteint 1,23 milliard USD, avec une progression annuelle de 9%. Il y a 20 ans, les exportations de la Chine étaient négligeables. Leur volume total s'élève maintenant à 620,8 millions USD. Malgré le SRAS, le taux de croissance du PIB de la Chine de la première moitié de 2003 était de 8,2%, et celui des exportations a augmenté de 30%.

La rapidité du développement économique, la croissance continue des échanges internationaux, et l'amélioration du niveau de vie ont augmenté considérablement la demande en transport. De 1980 à 2002, le volume du transport de personnes a été multiplié par 6, avec une croissance moyenne annuelle de 8,1%. Dans le même temps, le volume du transport de marchandises a explosé, de 1,16 milliards à 5 milliards de tonnes kilomètres, soit une croissance annuelle de 6,6%. La capacité des ports de containers est passée de 100 000 TU à 36,8 millions de TU, soit une augmentation de 32%.

Afin de répondre à la croissance rapide de la demande en transport, le gouvernement chinois accorde une importance particulière au développement des infrastructures de transport et du réseau routier en particulier. A la fin 2002, la longueur totale du réseau routier chinois était de 1,76 million de kilomètres, deux fois plus qu'avant 1978.

La première autoroute de Chine a été mise en service en 1988. La longueur totale du réseau autoroutier était de 25000 km à la fin de l'année dernière. Selon les prévisions, 5000 km supplémentaires seront achevés cette année. Bien que des progrès considérables ont été réalisés au niveau des routes, le réseau souffre toujours de développement insuffisant, ce qui représente un frein à l'économie nationale. Nous avons encore un long chemin à parcourir. D'après le plan de développement du secteur routier, le réseau routier chinois atteindra trois millions de kilomètres en 2020, et plus de 70 000 kilomètres pour le réseau autoroutier. Toutes ces données concernent uniquement la Chine continentale.

Le secteur routier se trouve face à des défis majeurs. Le gouvernement chinois a prêté une attention particulière à la création de partenariats sur plusieurs fronts, dans le but d'assurer un développement rapide et durable du secteur routier. Parmi les enjeux importants : l'impact social, la protection de l'environnement, le développement rural et l'allègement de la pauvreté, la sécurité de la circulation, l'amélioration des services et la gestion commerciale. Le secteur privé, les capitaux privés, les investisseurs étrangers, les associations, les collectivités locales, et les instituts de recherche sont parties prenantes et apportent une contribution importante.

Dans le monde entier, les gouvernements et les secteurs publics cherchent à établir des partenariats à plusieurs niveaux pour des grands projets d'infrastructure. Pour y parvenir, la volonté ne suffit pas. Il faut mettre en place un dispositif de liaison entre les partenaires en jeu. Nous sommes tous confrontés à ce défi et c'est un sujet important pour cette réunion. Je suis convaincu que ce Congrès va améliorer et renforcer les partenariats.

Nous devons travailler ensemble pour renforcer la coopération au sein du secteur routier et garantir le développement durable du secteur routier. Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci, Monsieur le Ministre. Votre intervention portait sur les partenariats en matière de développement durable. La discussion va maintenant s'orienter vers le sujet de la mobilisation des ressources, c'est-à-dire, comment encourager les investissements privés pour soutenir le développement des infrastructures publiques. Pour ce thème, nous allons également écouter une intervention d'un pays "développé" et d'un pays « en développement », avec tout d'abord le Ministre de Robien, suivi du Ministre Amar Ghoul d'Algérie.

LE MINISTRE DE ROBIEN (FRANCE) : Chers Collègues, Mesdames et Messieurs, je tiens tout d'abord à vous exprimer le plaisir qu'a la délégation française d'être avec vous aujourd'hui, et dans les jours qui suivent à l'occasion de ce Congrès.

Comme il a été dit et répété, la construction et l'entretien d'un réseau routier de qualité sont essentiels au développement économique, social et à la qualité de la vie dans le monde entier. Cela nécessite la mobilisation de financements supplémentaires pour les infrastructures, qui dépassent ce que l'état peut financer. C'est pour cette raison qu'en France, depuis 40 ans maintenant, nous avons eu recours aux péages routiers et à la concession d'ouvrages pour financer notre réseau autoroutier. C'est grâce à ce choix que nous avons pu développer le réseau autoroutier de 100 km environ en 1970 à 10 000 km aujourd'hui, dont 7500 km sont des routes à péage.

En fait, cela a contribué au développement économique du territoire français dans son ensemble. Le système repose initialement sur des sociétés publiques et semi-publiques, mais avec pour objectif de s'adapter aux changements économiques pour s'adapter aux évolutions du cadre juridique français et européen. Aujourd'hui, nous travaillons avec les sociétés concessionnaires, qui sont des sociétés publiques ou privées. C'est ainsi que nous avons pu mobiliser la contribution des usagers à la construction de ces infrastructures, grâce aux capitaux privés pour le financement.

Comme tous les systèmes, ce système a des avantages et des inconvénients. Les avantages sont nombreux, dans le sens où des péages ont été instaurés, et je dois dire que c'est un avantage car les péages nous permettent d'avoir une approche modulaire des tarifs à l'usager pour être aussi proche que possible du coût réel du transport. Nous disposons d'outils de régulation et de modulation du trafic.

Tant que les usagers de la route acceptent de payer, les péages nous permettent d'avoir des financements pour la construction de routes, sans avoir à augmenter la pression fiscale sur les contribuables. En outre, les péages nous permettent d'assurer que tous les usagers contribuent à la construction de ces routes.

La France est un pays à fort trafic de transit et il est donc tout à fait normal que les coûts d'infrastructures soient supportés en partie par les usagers en transit, et pas exclusivement par les contribuables français.

Les investissements routiers sont caractérisés par des besoins de financement considérables en début de projet et il faut aussi noter que le temps de remboursement est long et qu'il existera pendant toute la durée de vie des infrastructures. L'état peut donc assurer un service public garanti et de qualité, tout en ayant recours à des fonds d'investissements privés. En outre, cela permet une répartition entre partenaires si le contrat est signé correctement.

Après avoir présenté les avantages, je vais maintenant parler des contraintes. Il est essentiel que toutes les contraintes soient clairement prises en compte. En effet, la clé du succès, c'est la bonne gestion de ces contraintes. Tout d'abord, l'investissement doit dégager un niveau suffisant de rentabilité pour l'investisseur privé. Si cette rentabilité n'est pas suffisante, c'est aux pouvoirs publics de l'assurer, grâce à une subvention initiale.

Ensuite, le contrat doit assurer un niveau de risque acceptable entre partenaires. En conséquence, les risques politiques et les risques de service ne peuvent être assumés uniquement par l'Etat. C'est à la société d'autoroute, semi-publique ou privée, ainsi qu'à leurs partenaires, d'assumer les risques liés à la construction et à l'exploitation, et les risques commerciaux.

Enfin, il faut comprendre que ces types de contrat, qui sont des contrats à très long terme, sur des périodes de 50 à 70 ans, sont d'une manière pis, ou si vous préférez, plus longs qu'un contrat de mariage. C'est pour cette raison qu'au début de mon intervention, j'ai rappelé que nous avons développé notre réseau autoroutier sur la base de concessions, et je serais très heureux de vous accueillir au prochain Congrès mondial de la Route de l'AIPCR qui aura lieu en France, à Paris, en 2007.

Notre situation n'est pas idéale et les besoins du pays continuent à évoluer et génèrent constamment de nouveaux procédés techniques et financiers, et c'est pour cela que nous devons échanger nos expériences, d'où l'importance de ce congrès. Je voudrais enfin souligner l'excellente organisation de ce Congrès, et je remercie les organisateurs. Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci Monsieur le Ministre. La parole est maintenant à Monsieur le Ministre Ghoul, d'Algérie.

LE MINISTRE GHOUL (ALGERIE): M. le Président, Excellences, Mesdames et Messieurs. Je dois dire que c'est avec grande joie que la délégation algérienne que je préside a foulé le sol de ce pays frère. Je dois dire que notre continent, et l'humanité dans son ensemble, doit beaucoup au pays de Nelson Mandela, un homme d'une grande sagesse, un combattant de la liberté. Je crois en effet que nous pouvons tous admirer la nature exemplaire de son amour pour son pays. Nelson Mandela est un modèle dynamique de démocratie moderne. Nous remercions nos frères sud-africains pour leur excellent accueil et les conditions excellentes dans lesquelles ils ont organisé ce congrès et je dois dire que c'est avec un grand plaisir que nous participons au 22e Congrès mondial de la Route, qui est fidèle à son passé, et en tant que membre de l'AIPCR, nous sommes heureux de continuer à soutenir cette organisation car nous croyons à la coopération constructive entre pays.

Excellences, Mesdames et Messieurs, c'est une occasion privilégiée qui m'est donnée de m'adresser à des représentants de pays du monde entier pour présenter les évolutions qui ont eu lieu en termes de développement durable et de nouvelles réalisations dans le domaine de la gestion routière qui sont au cœur du développement. A ce sujet, nous félicitons l'association d'avoir regroupé tous les acteurs en ce lieu pour assurer que les routes puissent jouer leur rôle au service du public.

L'Algérie, avec ses 2,4 millions de km², a un réseau routier de 107 000 km, qui nécessite, pour le préserver, des efforts considérables, à la fois sur le plan technique et financier. A cet égard, l'Algérie a mis en place une politique visant à préserver ce patrimoine, tout en engageant des fonds pour la modernisation et l'extension du réseau routier et sa capacité. Notre secteur s'est doté d'un certain nombre d'outils et de schémas directeurs à l'horizon 2020.

Nos actions principales concernent la construction de l'autoroute est-ouest de 1216 km. Il s'agit d'un projet BOT (construction, exploitation, transfert) qui devrait désenclaver les hauts plateaux. Nous avons également un autre projet routier qui sera terminé en 2009. Par ailleurs, des discussions ont lieu sur un projet de route continentale transsaharienne extrêmement stratégique, et qui permettra des échanges entre les continents africain et européen.

L'achèvement de ces projets fait partie des priorités du NEPAD pour assurer la continuité du développement de la région. Comme vous le savez, l'Algérie fait partie des fondateurs du NEPAD et continuera à œuvrer pour assurer les meilleures conditions pour sa réalisation dans le cadre d'un vrai partenariat.

Excellences, Mesdames et Messieurs, tout le monde s'accorde à dire que les efforts à fournir dans le domaine de l'unification des infrastructures qui sont à la base du développement de nos pays, doivent se faire dans le cadre du développement durable. Permettez-moi d'ouvrir une parenthèse ici sur ce qu'est le développement durable. Le concept du développement durable en soi est noble, mais il n'a pas la même signification pour les pays en développement et les pays développés. En effet, nous devons d'abord atteindre un certain niveau de développement sur le long terme avant de pouvoir parler de développement durable.

De la même manière, si nous regardons au-delà du fait que la route est un instrument d'égalité sociale et d'équilibre, les routes doivent être vecteur de paix et de démocratie, rassembler les peuples, les cultures et les civilisations, et cela doit faire partie de projets intégrés. Nous devons tenir compte des aspects socio-économiques, et également des aspects environnementaux. Il est évident que tous les projets doivent ajouter à la beauté d'un site au niveau de sa conception, et doivent préserver les droits à la sécurité des usagers. La route doit préserver les droits des usagers de la route, et cela comprend les piétons, les enfants, les handicapés et les animaux.

Mesdames et Messieurs, Excellences, je vous souhaite le plus grand succès pour vos travaux ici. Je vous remercie pour votre attention.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Je vous remercie beaucoup pour votre brillant exposé, Monsieur Amar Ghoul, d'Algérie.

Nous passons maintenant au troisième thème de cette matinée : la bonne gouvernance est-elle une condition préalable au développement durable ? Pour parler de ce thème, je vais passer successivement la parole à M. David Jamieson, du Royaume-Uni et à M. John P Magufuli, de Tanzanie.

LE MINISTRE JAMIESON (ROYAUME-UNI) : Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, comme vous le dites, nous avons des pays développés et des pays en développement, mais il y a aussi des petits pays et des grands pays. Je considère que le Royaume-Uni est un petit pays en termes de superficie, en comparaison à la Chine ou au Canada par exemple. Président, un aspect clé de la bonne gouvernance est de maintenir les gens informés et d'encourager leur participation, et ceux qui ont la possibilité de participer seront plus susceptibles de soutenir les solutions qui auront finalement été prises. Nous pensons qu'un aspect important de la bonne gouvernance dans certains cas est la dévolution de ces décisions au niveau local où elle peuvent être prises de manière plus appropriée.

Pour garantir une bonne gouvernance, le partenariat avec le secteur privé pour le financement et la gestion des réseaux a été entrepris au Royaume-Uni avec ce que l'on appelle l'initiative de finance privée, et également certains contrats comprenant la construction, le financement, l'exploitation. L'introduction de ce type de contrat a apporté au secteur privé les connaissances et le savoir-faire en matière de gestion et de développement des routes, grâce à un processus concurrentiel et juste.

Un autre aspect de la gouvernance réside dans le transfert de certaines routes locales, régionales et nationales et le transfert de décisions à un certain niveau lorsque cela s'y prête. Le gouvernement national du Royaume-Uni ne traite que 3% de la longueur du réseau routier. Le reste du réseau routier est géré au niveau local, ce qui assure que les décisions sont prises au niveau le plus approprié, le plus souvent au niveau local. Mais, et c'est très important, c'est au gouvernement de fixer la politique et les objectifs stratégiques, par des projections à long terme, dans le cadre de nos programmes sur 10 ans. Et nous pensons que c'est le rôle d'un gouvernement démocratique et national de définir les objectifs ; le gouvernement local peut parfois fixer les objectifs au niveau local mais nous pensons que très souvent, c'est le secteur privé qui peut assurer l'exécution des projets, en soumettant les projets à la concurrence.

Comme je l'ai dit, nous sommes un petit pays, mais à forte population, ce qui nous oblige à assurer la protection de notre environnement. C'est une autre réflexion majeure que nous devons mener dans le cadre des contrats routiers, à savoir prendre soin de notre environnement et de son entretien, et dans les faits nous prenons en compte les groupes de pression ainsi que d'autres interlocuteurs qui participent au processus de décision. Tout récemment, nous avons mené ce que nous appelons des études multimodales, ce qui est une manière de rassembler de nombreux partenaires et parties prenantes pour élaborer et prendre les décisions.

La consultation du public sur les propositions de projets est également très importante pour faire en sorte que nous prenions les bonnes décisions. Cela dit, Monsieur le Président, je dois dire que notre système de planification est parfois trop long, et l'un des inconvénients de la démocratie et d'impliquer le public, c'est que cela prend plus de temps, et je pense qu'il faut réduire ce temps et en même temps s'assurer que nous prenions les bonnes décisions qui sont capitales au regard des attentes des personnes.

Enfin, pour gérer et développer le réseau routier, nous devons avoir recours aux avantages que peut apporter le secteur privé pour fournir un service satisfaisant et efficace. Maintenant, les principes de bonnes procédures de contrat, assorties d'idées innovantes pour fournir des services de qualité, doivent être développés, par des procédures rigoureuses d'appels d'offre et de passation des marchés. Outre ce système transparent d'appels d'offre et de marchés, il faut que cela soit suivi d'un audit pour évaluer la performance du contrat.

Une bonne gouvernance assure un service de transport bénéficiant à l'économie et aux personnes ; elle protège l'environnement et minimise l'impact sur les personnes. Elle assure une utilisation optimale des budgets. Je vous remercie pour votre attention.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup pour cette intervention. Nous revenons maintenant au continent africain et nous allons demander à Honorable John P J Magufuli de Tanzanie de nous parler aussi de bonne gouvernance en tant que préalable au développement durable.

LE MINISTRE MAGUFULI (TANZANIE): Je m'appelle John Pombe Joseph Magufuli, Ministre des Travaux publics de Tanzanie. Le thème de mon intervention est la gouvernance en tant que préalable au développement durable.

Je commencerai par mentionner quelques barrières physiques et non physiques au transport routier et aux infrastructures routières en général en Afrique. Nous avons des liaisons transfrontalières inadaptées, des environnements à plus haut risque tels que des problèmes de conflits armés et de gouvernance, des coûts de transport plus élevés, des temps de traversée plus longs, des ressources financières inadaptées pour aménager et surveiller l'infrastructure, des normes de sécurité insuffisantes ainsi qu'un cadre politique et une réglementation faisant preuve de faiblesse.

Ce sont donc les barrières physiques et non physiques que nous rencontrons en Afrique, et si on surmontait toutes ces barrières physiques, on s'approcherait de la bonne gouvernance.

En Tanzanie, d'une superficie de 945 000 km², le réseau routier s'étend sur environ 85 000 km, dont 35 000 km de routes nationales et régionales, et 50 000 km de routes locales et de routes de desserte. Nous connaissons quelques problèmes de financement des routes, mais en général, sur les cinq dernières années, nous avons consenti de nombreux efforts pour faire en sorte que certaines routes soient construites grâce à nos propres financements. Nous recevons un soutien important de la part de la Banque mondiale, de l'Union européenne, du gouvernement danois, de la Norvège, du Japon, etc., mais nous pensons que l'aide que nous recevons de la part de nos partenaires de développement doit être soutenue par les ressources propres de notre gouvernement. Ainsi, nous avons commencé la construction d'environ 800 km de routes, pour lesquelles nous avons affecté une enveloppe de 250 millions USD, grâce auxquels nous pourrions réaliser la conception et la construction de ces routes.

Nous avons pensé que cette méthode est plus directe que d'être confrontés aux objections de la part des bailleurs de fonds, qui peuvent ralentir un projet jusqu'à dix ans. Et plus tard dans la semaine, Monsieur le Président, le 23 octobre, je ferai un exposé plus développé, dans lequel je comparerai les avantages des projets financés par les bailleurs de fonds, la méthode traditionnelle, avec la méthode conception-construction, c'est-à-dire les modèles tanzaniens, la méthode que nous appliquons et ses avantages.

Cela dit, Monsieur le Président, nous avons procédé à quelques réformes. Nous avons déjà créé une agence routière depuis 2000, mis en place un fonds routier grâce auquel 90% des sommes collectées doivent être consacrées à l'entretien routier. Nous avons déjà procédé à quelques modifications sur certaines lois, pour éviter certains problèmes de corruption qui pourraient représenter des obstacles pour le gouvernement.

Nous avons également voté la loi n°3 sur la passation des marchés en 2001 dans le but de stimuler les marchés, et de simplifier le processus. Je pense qu'avec cette courte introduction, j'ai démontré que la bonne gouvernance est un préalable au développement durable, et je dois souligner clairement que ce ne sont pas nécessairement les pays développés qui doivent appliquer les principes de bonne gouvernance. Merci, Monsieur le Président.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup. Comme vous pouvez le voir, il y a d'autres Ministres sur la scène, du Kenya, d'Arabie Saoudite, de Malaisie, du Canada-Québec, du Japon et du Gabon, et je les invite maintenant à réagir aux interventions que nous venons d'écouter.

LE MINISTRE AL SURAISERY (ARABIE SAOUDITE) : Merci. Après avoir entendu ces interventions de pays développés et de pays en développement, on voit que les pays en développement cherchent à bénéficier des expériences menées dans les pays développés en matière de construction de routes, de routes plus sûres et plus respectueuses de l'environnement, alors que dans les pays développés, l'application de technologies devient plus importante, car il n'y a plus d'espace. L'application de systèmes de transport intelligent doit être développée et nous devons tous l'envisager sérieusement, de manière à réduire la congestion, le trafic et la pollution.

LE MINISTRE ODINGA (KENYA) : Merci. Je m'appelle Rael Odinga du Kenya, Ministre en charge des Routes, des Travaux publics et du Logement. Nous venons d'entendre des exposés très instructifs de plusieurs pays et qui constituent une bonne introduction à ce qui se passe dans d'autres pays. Je me réjouis de me trouver en Afrique du Sud, le pays de Cecil Rhodes, qui il y a plus de 100 ans, a émis l'idée de construire une route reliant Le Cap au Caire, la Grande Route du Nord. Plus de cent ans après sa mort, cette route n'a pas été construite, mais au moins, je suis heureux de constater que nos amis de Tanzanie et du Mozambique travaillent sur des projets routiers reliant les deux pays.

Notre collègue de Tanzanie a soulevé un point très important pour nous : le problème des projets conception-construction. En effet, de nombreux pays rencontrent des difficultés avec les projets financés par les bailleurs de fonds, pour lesquels les études et les études de faisabilité représentent maintenant une profession à part entière. Des budgets importants sont consacrés aux études de faisabilité, aux études d'impact sur l'environnement, à la conception, etc. Et quand un autre bailleur de fonds intervient, il n'accepte pas le travail réalisé par un autre bailleur de fonds. Par conséquent, des sommes élevées sont consacrées aux études plutôt qu'aux travaux, et c'est pour cette raison que nous préférons les projets conception-construction. Nous souhaiterions obtenir plus de précisions de la part de collègues d'autres régions du monde. Au Kenya, pour compléter les efforts du gouvernement, nous invitons le secteur privé à travailler en partenariat avec le secteur public.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Peut-être pourriez-vous développer davantage, en une ou deux minutes, les problèmes et les gaspillages que vous venez d'évoquer. Peut-on faire quelque chose pour coordonner le financement des bailleurs de fonds et pour que le processus fonctionne mieux ?

LE MINISTRE ODINGA : Il s'agit bien sûr d'un sujet à propos duquel les idées divergent, mais nous avons le sentiment que la plupart de nos pays sont capables d'effectuer les études de faisabilité et les études de conception du projet, de telle manière que lorsque quelqu'un veut se joindre au projet, ils devront accepter le travail que nous aurons effectué, plutôt que de faire venir des consultants à la retraite et payer leurs études au prix fort et refaire le travail qui a déjà été réalisé par les consultants locaux. Une manière de résoudre le problème consisterait donc à accepter le travail effectué par les consultants locaux et utiliser les fonds à la construction des projets eux-mêmes.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : je suis convaincu que nous pouvons passer plus de temps sur ce sujet, ce qui ne signifie pas que nous n'accordons pas d'importance aux trois idées force développées par le Canada, par exemple Monsieur le Ministre. Il faudrait peut-être simplement préciser un peu les choses. Vous souhaitez faire un commentaire sur ce sujet ?

LE MINISTRE MAHONEY : Je pense que l'un des prix à payer pour la démocratie est le fait qu'au Canada, la critique est maintenant omniprésente, et les citoyens, après avoir pris connaissance d'études, vont les critiquer et s'y opposer. Certains projets sont l'objet de procès, et c'est parfois difficile. La réalité est que la démocratie n'est peut-être pas le meilleur système du monde, mais c'est de loin ce qu'il y a de mieux que tout autre système.

LE MINISTRE BOUNDONO (GABON) : Merci. Je suis M. Boundono, le Ministre des Travaux publics du Gabon. Tout d'abord, je voudrais remercier le Congrès mondial de la Route de donner à mon pays la possibilité de participer à cette réunion. Mon pays est représenté par deux ministres, le Ministre des Transports, et moi-même. Pour ma part, je voudrais m'adresser à mes deux collègues français et canadien, qui ont parlé de partenariats public/privé.

La question que je voudrais poser concerne en fait une simple observation. Nous sommes des pays en développement qui n'ont pas les moyens de mettre en oeuvre ces partenariats public/privé pour la construction d'autoroutes, de routes, etc., comme cela a été mentionné par mon collègue français. Ma question concernant les pays en développement est la suivante : dans quelle mesure pouvons-nous avoir un partenariat privé/public dans des pays qui ne peuvent pas se permettre de financements privés, car encore une fois, nous sommes des pays pauvres. Comment pouvons-nous donc intégrer ce concept des partenariats privé/public aux pays en développement ?

LE PRESIDENT DE SÉANCE : C'est une question très importante, et si possible, je souhaiterais qu'un délégué d'Afrique du Sud y réponde car les partenariats public/privé (PPP) ont été largement mis à l'ordre du jour en Afrique du Sud ces dernières années, mais je pense que nous devons demander au Ministre français de répondre à cette question.

LE MINISTRE DE ROBIEN : Merci, Monsieur le Président. Je ne pense pas qu'il y ait de solution miracle quand les ressources font défaut. Bien entendu, il est facile de trouver un partenaire pour réaliser une infrastructure à 100%, mais parfois il existe des outils juridiques et économiques qui peuvent vous aider à trouver des partenaires, et l'investissement peut être complété par des subventions. En France votre partenaire aura une participation de 20 à 30 % minimum, et au-delà, c'est du financement public en intégralité. Si vous pouvez envisager de payer une petite partie de l'infrastructure de cette manière, il est possible de trouver un partenaire, même si c'est un partenaire partiel.

LE MINISTRE MAHONEY : Je pense à cet égard que les pays développés doivent considérer la coopération comme un investissement et non pas comme une action caritative. Je pense que le NEPAD va exactement dans ce sens. Notre Premier Ministre a pris des engagements vis-à-vis de l'Afrique, y compris avec le Président de votre pays, et nous pensons que ces types d'investissements peuvent aussi aboutir à des partenariats public/privé et nous les considérons comme de nouvelles perspectives qui s'ouvrent à nous.

MONSIEUR LE PRESIDENT : J'ai une question à soumettre à la délégation française. Si on lance ce type de projets à long terme, il faut bien entendu que quelqu'un les garantisse. En conséquence, même pour les pays pauvres, les gouvernements doivent peut-être étudier comment mettre en confiance, par un cadre légal, les investisseurs privés potentiels, qui ne sont pas nécessairement des investisseurs locaux. Pourriez-vous développer ce que vous appelez les contrats à long terme, comment vous les garantissez, sans imposer de coûts aux contribuables des générations à venir ?

LE MINISTRE DE ROBIEN : Quand nous finançons une infrastructure, une autoroute, ou une route, c'est pour les 50 à 100 années à venir, c'est-à-dire quatre générations ou bien plus. Donc ma première remarque est de dire qu'il ne serait pas indécent de lancer des emprunts à long terme quand une infrastructure doit être utilisée par les générations futures. Egalement, si vous pouvez trouver des contributions immédiates, cela est préférable, bien entendu, de tenir une table-ronde, de partager les risques et de trouver des garanties. Cela fait partie de l'approche naturelle des différents partenaires. Les garanties peuvent être des garanties nationales proposées par les pays, ou des garanties internationales apportées par plusieurs organisations.

LE MINISTRE JAMIESON : Juste un commentaire sur ce qui vient d'être dit. Il faut que les gouvernements aient une idée claire de ce qu'ils veulent et de ce que gouverner implique. Il s'agit de permettre au secteur privé de réaliser le contrat. Il est faux de prétendre qu'il n'y a aucun risque pour un gouvernement à non seulement financer le projet mais également à le réaliser. Très souvent, comme a dit mon collègue de France, ces projets s'étalent sur 50 à 100 ans, et si la construction présente des défauts ou si la conception n'est pas bonne, c'est un problème que le pays devra résoudre à l'avenir.

Nous nous assurons que la procédure et les options suivies soient les bonnes dès le début de la conception du projet ; nous travaillons avec les entrepreneurs, avec un gouvernement démocratique, au niveau local ou national, et nous transférons une partie des risques au secteur privé. Il y a beaucoup de différence entre un entrepreneur qui ne fait qu'exécuter les travaux de construction selon un cahier des charges, et une entreprise qui intervient au début du projet, à l'étape de la conception, et qui est chargée de construire et d'entretenir cette route pendant 30 ou 40 ans. C'est une manière de s'assurer que cette entreprise construise la route dans l'optique qu'elle devra la gérer par la suite. Il est donc important de transférer une partie du risque au secteur privé et en retirer une partie du secteur public.

PAUSE REPRISE DES DEBATS

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Veuillez regagner vos places. Merci beaucoup. C'est une grande joie de nous trouver réunis sur le continent africain et de prendre part à ce que nous pouvons appeler une fête. Lorsque vous vous trouvez dans un endroit important, c'est l'occasion de fêter et donc de remercier, de rendre hommage à des personnes pour leurs réalisations remarquables, et de les encourager dans ce sens. C'est donc un véritable privilège pour nous aujourd'hui de remercier des personnes qui ont franchi des obstacles et qui méritent d'être remerciés tout spécialement aujourd'hui.

Pour nous expliquer de quoi il s'agit, je vais demander à M. Henning Christiansen, qui est le Président du Jury, de venir à la tribune pour nous présenter le Concours des Prix AIPCR.

M. CHRISTIANSEN : Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Ministre des Transports Dr. Abdulah Omar, Excellences, Mesdames et Messieurs, le but de ce concours était de mettre en valeur le secteur routier en général, et l'AIPCR en particulier.

L'AIPCR encourage la conception d'idées nouvelles pour répondre à la demande croissante en transport dans le monde. L'objectif est d'apporter une réponse qui prenne également en compte les attentes en matière de croissance économique, comme évoqué ce matin, de réduction de la congestion, et de protection de l'environnement. Les cinq prix du Concours international des Prix AIPCR étaient le Prix AIPCR Construction, entretien et exploitation des routes, parrainé par le Comité national belge ; le Prix AIPCR Enjeux des pays en développement, parrainé par le gouvernement mexicain ; le Prix AIPCR Développement durable, parrainé par le Comité national suisse ; le Prix AIPCR Mémoire de jeunes professionnels, parrainé par le Comité national britannique, et enfin la Médaille Maurice Milne, prix du jury récompensant l'idée la plus novatrice, parrainé par le Comité national britannique.

Les membres du jury international étaient M. Jean-Francois Corté (AIPCR), M. Claude van Rooten (Belgique), M. Jean Beauverd (Suisse), M. Roberto Aguerbber Salida (Mexique), M. Han Joke Kwang (Malaisie) et Mme Ginny Clarke (Royaume-Uni). Au total, 32 mémoires ont participé au concours. Les cinq gagnants ont été invités à ce Congrès mondial de la Route, à Durban. Outre les cinq gagnants, le jury a décidé de mentionner tout spécialement deux autres contributions lors de cette conférence. Je remercie les membres du jury pour tous ses efforts.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci, M. Christiansen. Nous allons appeler les gagnants et leur demander de venir à la tribune à ma droite, pour recevoir leur prix.

A ce stade, je vais demander au Ministre et à Monsieur le Président de venir à la tribune, pendant que nous appelons chacun des gagnants. Tout d'abord, le Prix AIPCR Construction, entretien et exploitation des routes est attribué à M. Bernd Raubal (Autriche), pour son mémoire intitulé « Méthode à pas angulaire pour la conception d'un giratoire incliné, à drainage optimisé ».

M. CHRISTIANSEN : Ce mémoire décrit un modèle de construction et de drainage des giratoires, avec forte pente longitudinale. Il s'agit d'un document technique innovant, décrivant les aspects originaux de la conception des giratoires. Je vous félicite.

M. RAUBAL : Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Les gagnants du prix suivant, le Prix AIPCR Développement durable, sont Yukitoshi Fujishima, Yohei Hiyoki et Nobuyuki Momoi du Japon. Il s'agit d'un système de recyclage en matière de construction et d'entretien des routes.

M. CHRISTIANSEN : Le mémoire présente un système de recyclage mis en place au Japon pour réduire les déchets et les sous-produits générés par la construction et l'entretien des routes. Il aborde aussi des aspects innovants du recyclage des déchets végétaux, des plantes et de la végétation. Le document est équilibré et décrit dans le détail toute la chaîne de traitement des déchets de la construction des routes. Félicitations.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Le prix suivant, le Prix AIPCR Enjeux des Pays en Développement, est attribué à Takeshi Yoshida, Satoshi Ueda, Yukihiko Yudasaka et Fujio Ito, du Japon. Leur mémoire analyse le lien entre l'amélioration des routes et le recul de la pauvreté.

M. CHRISTIANSEN : Il s'agit en effet d'une analyse des impacts sociaux et économiques de la construction de deux grands ponts au Bangladesh. Les auteurs se sont efforcés de chercher des indicateurs quantitatifs pour évaluer les avantages sociaux de l'amélioration du réseau routier. C'est une contribution intéressante à l'analyse des effets positifs des aménagements routiers sur la réduction de la pauvreté dans le contexte d'un pays en développement.

Comme je l'ai dit, le jury a jugé que deux mémoires méritent d'être mentionnés, à savoir, celui de Eduardo Tejeda Piusseaut et Lourdes Martinez Lopez, de Cuba, intitulé « Proposition de systèmes de gestion de routes secondaires dans les pays en développement », ainsi que celui de Yvan Lefeuvre, de France, intitulé « Exploitation optimisée des travaux de génie civil dans le domaine des routes ».

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Et enfin, le Prix AIPCR Mémoire de jeunes professionnels est attribué à Bryan Magee, Victoria Moreland, James Quick et Matthew Wilson. Toute l'équipe est là, et j'espère qu'ils vont démocratiquement choisir qui d'entre eux va venir à la tribune. Je suppose que le plus jeune et le plus beau a été choisi. Ce mémoire présente une vision future du transport et de l'aménagement urbains à l'horizon 2030. Les auteurs mettent en scène une famille britannique pour illustrer des exemples de déplacements quotidiens à l'horizon 2030. C'est un mémoire très imaginaire qui contient des idées sur l'évolution des modèles de transport combiné. Il est bien rédigé et agréable à lire, la clé de la réussite pour un mémoire. Félicitations à vous tous.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Maintenant, la Médaille Maurice Milne que le Jury a attribuée à Jochen Stemmler et Michael Neuhaus, de Suisse. Ils ont rédigé un mémoire intitulé « Développement d'un système électronique de direction commandé par mini-manche ("steer by wire") pour les conducteurs handicapés ». Jochen Stemmler et Michael Neuhaus sont présents.

M. CHRISTIANSEN: La Médaille Maurice Milne récompense l'idée la plus novatrice d'entre tous les mémoires proposés. Ce mémoire décrit un nouveau système de conduite pour les conducteurs handicapés. La description du système est très détaillée et précise. C'est un mémoire présentant une idée novatrice, répondant aux besoins de mobilité des usagers de la route. Félicitations à tous les deux !

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Nous allons essayer de résumer la discussion de ce matin. Plusieurs grands enjeux ont émergé : comment mieux coordonner les financements des bailleurs de fonds ; comment faire en sorte que les financements des bailleurs de fonds soient considérés comme un investissement, plutôt qu'une faveur accordée aux pays pauvres ? Quel est le processus d'attribution ? Comment sont définis les cadres juridiques adaptés aux contrats à long terme, qui bénéficieront aux générations futures et utilisent les ressources actuelles ? Comment ces contrats peuvent-ils conserver un certain niveau de pertinence à travers les années ?

Nous avons entendu également ce matin que les routes ne sont pas nécessairement des monstres de béton, et qu'elles peuvent être des réalisations esthétiques que les gens peuvent apprécier à leur juste valeur. On nous a également clairement souligné que les enjeux environnementaux et sociaux ne sont pas forcément opposés aux enjeux financiers.

Mais par-dessus tout, il est important de souligner que la grande majorité des intervenants de ce matin ont souligné qu'il y a une dimension sociale des projets routiers à prendre en compte, que ce soit des routes rurales, urbaines, provinciales ou nationales. Des éléments très importants ont également été apportés au sujet de la bonne gouvernance : lorsque la collectivité est bien informée, celle-ci est mieux placée pour servir de médiateur au sein de sa propre démocratie. Ainsi, si un projet routier ou même un projet de route à péage est bien expliqué à la population, la pérennité du projet sera mieux assurée.

Le débat a également souligné le fait que le processus démocratique prend du temps (soit vous jouez d'abord, et payez ensuite, ou vous payez maintenant, et jouerez après). Si vous voulez appliquer un processus démocratique, il est préférable pour vous d'être démocratique au début, ce qui simplifiera les choses par la suite. Ici, en Afrique du Sud, nous parlons de « consensus suffisant », c'est-à-dire qu'on ne doit pas consulter tout le monde, mais un groupe de personnes suffisamment représentatif doit être consulté avant de pouvoir mettre en œuvre un projet.

La transparence est un aspect très important de la bonne gouvernance, c'est-à-dire, qui sont les bénéficiaires finaux, et la garantie qu'il n'y a pas de détournement de finances. Le représentant de la Tanzanie nous a dit que la bonne gouvernance aide à faire tomber les barrières entre les différents interlocuteurs, etc.

Je vais accorder 10 à 15 minutes à nos invités distingués ici à la table. Ensuite, je demanderai aux personnes du deuxième groupe s'ils souhaitent intervenir sur un sujet ou un autre.

LE MINISTRE ACHI (COTE D'IVOIRE) : Merci, Monsieur le Président. Je suis le Ministre Patrick Achi, en charge des infrastructures en Côte d'Ivoire. Je voudrais faire quelques commentaires sur les points qui ont été abordés ce matin, et j'aurai peut-être quelques questions également. L'état des infrastructures en Afrique subsaharienne est catastrophique. Je pense qu'au-delà des idées émises pendant ce genre de conférence, nous avons besoin de solutions pratiques.

Ceux qui travaillent sur le terrain, ou les populations locales, savent à quel point il est catastrophique de ne pas avoir de routes pour transporter les produits, pour aller consulter un médecin, ou pour emmener les enfants à l'école. D'où l'importance de la dimension sociale et économique.

A mon avis, la première solution que nous avons apportée repose sur les capacités humaines. En Afrique, nous avons d'énormes problèmes de capacités humaines qui nous handicapent lorsque nous voulons mettre en place des programmes d'infrastructure routière, et l'aide d'autres pays est très importante pour nous.

Le deuxième problème, c'est la gouvernance, mais la démocratie ne peut être imposée. C'est un long processus qui doit être approprié progressivement, mais entre temps, il faut être efficace. Donc, pour moi, le problème de la transparence est encore plus important que la démocratie. Les solutions que nous avons mises en place prévoient la réduction de l'implication des autorités publiques ou politiques dans la construction et l'entretien des routes, et nous avons créé des agences semi-publiques pour gérer les routes. Il est plus facile de trouver des ressources humaines pour ces agences, et en parallèle, nous pouvons au moins obtenir un certain degré de transparence.

Le troisième problème essentiel est celui du financement. Il y a deux aspects. L'entretien : lorsque l'on construit des routes, on ne pense pas nécessairement à l'entretien routier. Nous recevons d'énormes ressources financières de pays étrangers pour construire des routes, mais ensuite, nous n'avons pas d'argent pour l'entretien car nous réalisons que nos budgets nationaux ne sont pas suffisants pour entretenir les routes que nous avons construites, et cela est une véritable tragédie.

Le dernier point concerne le financement de nouvelles routes. On nous dit : « Vous n'avez pas assez de moyens pour entretenir vos routes, alors pourquoi en construire de nouvelles ? Commencez par entretenir les routes que vous avez avec l'argent que vous avez ». Quand nous parvenons à convaincre d'autres pays que nous avons besoin de nouvelles routes parce que le pays et la population se développent, nous nous trouvons face à un dilemme. En effet, en Afrique, il y a peu de routes à trafic suffisant pour qu'elles soient financées par le secteur privé. Donc, si les routes ne sont pas rentables, le secteur privé ne s'impliquera pas, ou on ne nous accordera pas de ressources parce qu'on nous dit que les routes n'ont pas un rôle social. On nous accorde des ressources pour l'entretien, mais pas pour la construction. C'est donc une situation d'impasse.

La solution réside dans des partenariats entre les secteurs privé et public, mais dans ce cas, il faut aussi obtenir des subventions de l'état.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup.

M. Shigeru KOMAE (JAPON), Vice-Ministre adjoint japonais du Territoire, des Infrastructures et des Transports : Ce matin, le Ministre du Royaume-Uni a parlé d'efficacité des moyens engagés et le Ministre de Tanzanie a parlé de la coopération. Je pense qu'il y a beaucoup de différences entre les deux intervenants, et je voudrais y revenir. Si je demande à de nombreuses parties prenantes, en particulier privées, de s'associer à nos projets d'aménagements, ces différences doivent être minimisées. Il est important de se coordonner avec de nombreuses entités. Il est également important d'assurer la transparence dans ce contexte, sinon, il n'est pas possible d'attirer des investisseurs privés.

A cet égard, la bonne gouvernance est importante pour les pays développés et pour les pays en développement, mais ce n'est pas si simple. Il faut beaucoup de temps pour instaurer la bonne gouvernance dans les pays en développement. Donc, pour le moment, je pense que les actions de coopération sont nécessaires. Le développement économique de l'Asie, y compris le Japon, repose sur le développement d'infrastructures à caractère social dans les pays de la région. Cette idée est soutenue par les participants de la Conférence internationale de Tokyo sur le Développement en Afrique, TICAD 3, qui s'est tenue le mois dernier. L'objectif final du Japon en matière de développement, c'est la réduction de la pauvreté.

Pour réaliser cet objectif, le Japon soutient non seulement l'aménagement d'infrastructures sociales, mais aussi le développement des compétences dans la définition et la mise en œuvre des politiques.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup.

LE MINISTRE DU CAMEROUN: Merci. Je m'appelle Jean-Marie Tata et je représente le Ministère des Travaux publics au Cameroun. Nous avons entendu plusieurs idées exprimées au sujet du développement durable, et au Cameroun, nous avons mené notre propre processus de réflexion sur ce sujet. Nous nous sommes demandés en particulier, si le terme "développement durable" signifie la même chose dans les pays développés et dans les pays en développement, car si on prend l'exemple du Cameroun, nous avons 50 000 km de routes, dont 8,2 % sont revêtues de bitume (soit 4200 km), et 80% du réseau en très mauvais état. Seulement 1% du réseau supporte un trafic journalier entre 2000 et 7000 véhicules par jour, et plus de 80% du trafic journalier se situe en-dessous de 500 véhicules par jour.

Nous nous demandons donc si en ayant recours aux concessions, nous pouvons les considérer comme un des éléments clé des partenariats public/privé. Nous avons écouté avec grand intérêt la présentation de la France ce matin. C'est un système qui s'étend sur 50 à 70 ans, et nous nous sommes donc demandés si on ne pouvait pas trouver d'autres formes de partenariats pour des niveaux de trafic plus faible, car dans de telles conditions, il n'est pas possible d'attirer le secteur privé pour un trafic aussi faible.

Nous avons bien entendu pensé à des subventions gouvernementales, mais je pense que nous avons besoin d'autres idées, et en fait, nous avons déjà soumis une proposition au Comité organisateur. Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Ce sujet de la définition du développement durable est revenu plusieurs fois, et à ce sujet, vous venez de demander si nous en avons la même compréhension. Monsieur le Ministre, puis-je vous demander quelle est votre vision du développement durable dans le contexte d'un pays en développement ? D'autres avis sont les bienvenus dans notre débat.

LE MINISTRE DU CAMEROUN : Merci. Le Cameroun a ouvert le débat et a entamé des réflexions. Ce matin, nous avons parlé de l'implication des autorités locales dans ce processus (les communes, les collectivités locales, etc.), mais je crois que les subventions gouvernementales doivent, dans ce contexte, faire partie des solutions. Mais, comme je l'ai dit, la discussion a commencé, et nous n'avons pas de solution toute faite.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : D'autres interventions ? Oui, Madagascar.

LE MINISTRE DE MADAGASCAR : Merci, Monsieur le Président. Excellences, Ministres, Chers Collègues, je voudrais réagir à la question de la définition du développement durable. Pour nous, au vu des thèmes développés ce matin sur le partenariat, la participation du secteur privé, la bonne gouvernance, pour instaurer une durabilité, il faut une certaine appropriation des projets et les routes peuvent en être un bon exemple, comme a dit notre collègue de Côte d'Ivoire tout à l'heure.

En Afrique sub-saharienne, 80% de la population vit en zone rurale, et les problèmes que nous rencontrons ont été définis tout à l'heure : donner accès aux transports, aux routes, à la santé, à l'éducation. La population doit s'approprier les programmes. En d'autres termes, celle-ci doit définir ce dont elle a besoin et ce qu'elle veut en termes de développement durable.

Je pense que, bien que les idées développées tout à l'heure nous donnent un cadre pour atteindre un objectif bien défini, le partenariat pour un pays comme Madagascar, un pays en développement, le partenariat avec le secteur privé peut être une forme de partenariat. Nous pouvons aussi établir un partenariat avec l'église, qui est très implantée dans de nombreux pays en développement. Nous pouvons travailler avec l'église et les collectivités locales pour poser les bases du développement.

Cela va dans le sens de la durabilité. Voilà ce que je voulais dire, mais je voulais aussi rebondir sur le point soulevé par notre collègue du Kenya sur le rôle des partenaires. A Madagascar, plusieurs projets spécifiques ont été définis par le passé, qui sont justifiés économiquement et financièrement. Mais pour instaurer la durabilité, il faut des initiateurs, des leaders, et le gouvernement doit en faire partie. En d'autres termes, le gouvernement doit financer des projets très spécifiques, dans des domaines bien définis. Merci beaucoup.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup, Excellence.

LE MINISTRE OUGANDAIS : Je suis Jean Nassasira, Ministre des Travaux publics, du Logement et de la Communication de l'Ouganda. Je voudrais remercier mes collègues pour leurs interventions de ce matin. Actuellement, en Ouganda, 15% de nos routes sont gérées par le gouvernement central, 4% par des villes, 35% par des régions, et 46% par des collectivités locales. La plupart des entités que je viens de mentionner sont gouvernementales et sont élues démocratiquement. Bien que ces entités aient la responsabilité de ces routes, le financement est le plus grand obstacle. Ce matin, on a parlé de mobilisations de partenariats et de définition de politiques. Il est bon de mettre en place des politiques, mais il est important de les harmoniser avec celles de vos partenaires.

Concernant les pays moins développés, dont l'Ouganda, pays enclavé, fait partie, il s'agit d'harmoniser les politiques avec les partenaires avec qui vous avez à faire. La majorité du réseau routier d'Afrique subsaharienne est financée par les gouvernements pour le développement, mais aussi pour l'entretien, dans une certaine mesure, et aussi par des subventions extérieures et des crédits à conditions de faveur accordés par les instituts de financement. Les principaux partenaires sont les gouvernements, ceux qui accordent les subventions et les prêts à conditions de faveur. Si les politiques correspondantes ne sont pas harmonisées, il devient difficile de créer un partenariat sérieux.

Le secteur privé interviendra, mais la plupart de notre réseau ne les intéressera pas, car le secteur privé doit dégager du profit. Le secteur privé ne s'associera que si il y a une garantie de profit, et nous ne pouvons pas concéder le réseau comme en France.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup. Je voudrais maintenant poser un défi aux Ministres. Excellences, y a-t-il un pays parmi les pays en développement qui a bénéficié d'un modèle réussi avec des bailleurs de fonds, et qui pourraient en parler ici ? Ou est-ce que vous pensez que tout ce qui s'est fait jusqu'ici dans les pays en développement n'a fait aucune différence ? C'est peut-être le cas.

Je voudrais également m'adresser au pays hôte, car je sais que sont présents ici quelques ministres de Province, pour nous permettre d'entendre le point de vue de l'Afrique du Sud, dans ce domaine.

LE MINISTRE DU BÉNIN : Je représente le Ministre du Bénin. Je voudrais intervenir et dire quelques mots sur la stratégie des routes rurales. Cette stratégie a été appliquée avec succès dans mon pays et je souhaiterais revenir au problème des enquêtes de faisabilité et de rentabilité des infrastructures routières.

En ce qui concerne les principes, le Bénin pense qu'en la matière, nous devons prendre en compte les besoins exprimés par la population. Nous coopérons de manière fructueuse avec nos partenaires impliqués dans le développement, et ces partenaires nous soutiennent dans notre stratégie. Nous voulons que la population en bénéficie, et nous voulons impliquer la population, à qui on doit donner la possibilité d'exprimer ses besoins en matière de développement routier. Actuellement au Bénin, une expérience appelée EMO est menée. Le but est d'impliquer la population, qui aura défini les priorités en matière de routes rurales, et la population participe ainsi à la construction de ses propres routes.

Ainsi, la population construira aussi les routes ; ce sera un travail manuel effectué par la population. Ils construiront la route et je dois préciser que nous n'avons pas encore évalué cette expérience, mais elle semble rentable car elle crée des emplois, et ensuite la population peut bénéficier de l'infrastructure. Nous recevons le soutien de nos partenaires pour le développement de ce projet.

Toujours au sujet de la stratégie, nous avons créé un fonds routier dans les années 1980, et cela est spécifique à notre République. Avec ce fonds, nous finançons les travaux d'entretien. Notre partenaire nous a aidés à construire les routes, mais des dégradations sont apparues très vite, et celui-ci s'est désengagé. Il nous fallait donc trouver une stratégie pour entretenir le réseau routier, d'où la création de ce fonds routier à statut légal. C'est une entité légale, autonome financièrement, et qui jouit donc d'une certaine indépendance. D'où les résultats que nous avons atteints aujourd'hui.

Qu'en est-il de la rentabilité économique ? Je dois dire qu'au sujet du domaine routier, les gens disent que les routes ne sont pas rentables, ou que telle grande route n'est pas rentable. Dans mon pays, on dit qu'il ne faut pas évaluer la rentabilité d'une route si la route n'a pas été construite. Il faut en fait faire des prévisions sur la rentabilité une fois la route construite. Et contrairement au principe économique selon lequel la demande crée l'offre, dans le secteur routier, la situation est inversée. Et le principe selon lequel la route du développement passe par le développement de la route doit être largement partagé, et j'encourage les amis africains et tous les partenaires, tous ceux qui aiment vraiment l'Afrique, à promouvoir cette idée : la meilleure façon de développer l'Afrique consiste tout d'abord à développer l'infrastructure routière, car cela permet l'accès à l'eau potable, l'éducation, etc. Naturellement, sans route, tout cela n'aurait aucun sens, parce que la route vous donnera accès aux services de base. Plus de 90% de la population est rurale et nous avons donc besoin d'infrastructures. Parfois, cet accès ne peut même pas être qualifié de route.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup, Monsieur. La discussion se rapproche maintenant de la recherche d'équilibre entre ce que les gouvernements peuvent financer, et le niveau de partenariat des bailleurs de fonds. En résumé, quand s'agit-il d'investissements et quand s'agit-il de subventions ?

Je me tourne vers Monsieur le Ministre de la Grande-Bretagne car par le biais de DIFID, la Grande-Bretagne mène de nombreux programmes de coopération. Je voudrais vous demander si vous avez quelque expérience dans ce domaine, et je vous invite à répondre sur le point des bailleurs de fonds dont nous avons beaucoup parlé aujourd'hui.

LE MINISTRE JAMIESON : Merci beaucoup, et merci d'avoir mentionné les actions du DFID. Avec votre permission, je vais faire un commentaire général qui à mon avis sera utile. Tout d'abord, nous pensons que les routes sont un bon moyen de transport et qu'elles sont nécessaires au développement, dans les pays en développement comme dans les pays développés. C'est pour cela que je pense qu'il est très important d'aider les pays à construire leurs réseaux.

Durabilité signifie financement à long terme. Il faut un niveau élevé de stabilité dans ces pays, et des problèmes tels que la réduction de la criminalité, et d'autres facteurs de stabilité politique des pays sont en réalité très importants pour soutenir l'ensemble de ce processus.

Pour les projets routiers, nous devons démontrer clairement qu'ils apporteront des avantages au pays, et je pense en outre qu'il faut montrer leur efficacité sur le plan des moyens engagés. Il est très important que nous mettions en place des systèmes de suivi à long terme au sein des gouvernements des pays en développement pour leur permettre de suivre réellement l'évolution. Ce système ne doit pas simplement être mis en place à la hâte pour quelques années ; c'est un système qui devra pérenniser le projet sur un grand nombre d'années et qui contribue à atteindre les autres objectifs du pays en matière de pauvreté, de criminalité, etc.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Bien. Monsieur le Ministre, concernant les actions du DFID (tout en étant conscient que vous n'en êtes pas le porte-parole) et les pays bailleurs de fonds, existe-t-il une sorte de cadre, qui peut être discuté et expliqué de manière à ce que les personnes concernées connaissent exactement le contexte, ou est-ce que vous créez les politiques au fur et à mesure ?

LE MINISTRE JAMIESON : D'une manière, chaque politique reflète chaque pays, car je pense qu'il n'y a pas deux pays développés qui se ressemblent, et il en va de même pour les pays en développement. Et je pense que ces relations doivent être développées avec chaque pays. Cependant, il faudra tirer des enseignements généraux, et je pense qu'il faut étudier les possibilités d'échanger ces leçons que nous avons pu tirer, pour voir comment on peut garantir cela à l'avenir.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup. Qu'en est-il de l'expérience du Malawi concernant le financement de ses infrastructures ?

LE MINISTRE DU MALAWI : Dans une plus grande proportion, nous avons reçu l'aide de coopération de plusieurs partenaires, mais dans le même temps au Malawi, nous avons mis en place une taxe sur les carburants. Donc, lorsqu'on parle de durabilité, il faut considérer ce problème sous l'angle du pays et du gouvernement, chargé de l'entretien des routes grâce au fonds des taxes sur les carburants. Une fois la route construite, par exemple par nos partenaires de coopération ou d'autres bailleurs, nous reprenons ensuite la responsabilité de l'entretien de la route. Nous avons également mis en place nos propres programmes par lesquels nous réservons des financements à affecter à d'autres routes, que peut-être les bailleurs de fonds ne souhaitent pas construire car il existe déjà par exemple une route parallèle. Mais si nous pensons qu'il est important de construire cette route, nous procédons au cas par cas.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Nous savons que l'Afrique est francophone à plus de 50%, il nous faut donc une réaction de la France. C'est-à-dire, y a-t-il des partenariats dont vous souhaiteriez parler et peut-être souligner en tant qu'exemples d'expériences à mener, ou non.

M. DE ROBIEN (FRANCE) : Merci, Monsieur le Président. Je voudrais faire trois remarques brièvement. La première concerne l'explication que j'ai faite au sujet du partenariat public/privé. Vous devez savoir que la participation du secteur privé ne peut être que partielle, et ne peut que compléter l'ensemble du mécanisme constitué de divers partenaires, partenaires d'Etat, partenaires publics, etc.

Second point. La rentabilité d'une route ne se mesure pas seulement aux recettes dégagées par les différentes taxes sur les carburants, ou à l'essieu, etc. Pas du tout. A part l'aspect social très important, la vraie rentabilité d'une route se mesure aussi par les richesses générées par la route et ses abords. Troisième remarque : une condition importante sur laquelle j'aurais dû insister, ce n'est pas seulement la démocratie ou la bonne gouvernance, même si la démocratie et la bonne gouvernance sont des aspects très positifs, mais il faut aussi penser en termes de durabilité des règles du jeu. Les investisseurs privés doivent faire confiance au développement durable.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Monsieur Ghoul, quel est votre sentiment ?

LE MINISTRE ALGERIEN : Merci. Trois commentaires. Premièrement sur l'entretien routier mentionné par notre ami de la Côte d'Ivoire. Le problème avec l'entretien routier, c'est que les dispositions doivent être prises ou prises en compte en amont du projet. Tout comme la conception du projet doit être bonne, il faut aussi prendre les bonnes mesures concernant l'entretien, par des études de faisabilité. Il est donc très important de prendre ces dispositions très en amont.

Ma seconde remarque concerne le développement durable. Nous n'avons pas la même conception ni les mêmes définitions, ni même la même vision, et la situation ne peut être la même d'un pays à l'autre car le développement durable prend en compte les besoins sociaux et économiques de chaque pays. S'agissant du développement durable dans un contexte international, nous devons définir un niveau de qualité dans le domaine de la mise en œuvre, des services publics, de l'entretien, de la gestion et de l'exploitation. Avec un tel cadre, nous pourrions harmoniser notre situation aux seuils internationaux.

Ma troisième remarque concerne l'expression des besoins par la population. C'est une bonne idée de les prendre en compte pour la prise de décision, mais il faut être prudent, car il faut bien entendu que cela s'intègre dans le cadre de la planification du territoire. Merci.

M. LE MINISTRE OLENGHANKOY (République démocratique du Congo) : Je m'exprime au nom de la République démocratique du Congo, et je voudrais dire quelques mots sur le passé et l'avenir.

Tout d'abord, un retour vers le passé. Comme vous le savez, notre République s'étend sur un vaste territoire, dirigé auparavant par Moboutou, du temps de la guerre froide. A l'époque, il n'était pas possible de développer les moyens de communication, en raison de l'étendue du territoire et pour éviter de faciliter la tâche de l'ennemi, comme on disait au temps de la guerre froide. C'est pour cette raison qu'il n'était pas possible de développer le réseau. Par le passé, nous étions au même niveau que le Canada, alors qu'aujourd'hui, nous nous retrouvons derrière le Tchad à cause de ce conseil donné à Moboutou par les partisans de la guerre froide.

Aujourd'hui, grâce à l'Afrique du Sud en partie, nous sommes en train d'établir une nouvelle politique, avec une composante de privatisation, dont je vais vous donner un exemple. La route reliant Matadi au port national et à Kinshasa, la capitale, s'étend sur environ 400 à 500 kilomètres, sur laquelle il est prévu d'installer un système de péage. La route de Matadi a été financée par la Communauté européenne, mais aucun système de péage n'avait été installé pour maîtriser le poids des véhicules lourds sur cette route, dimensionnée pour une limite donnée de poids des véhicules. Nous n'avions aucun système de pesage et tous les trois mois, nous rencontrons des problèmes avec l'état de la route. Maintenant, nous venons d'installer un système de péage et de pesage, grâce auquel nous allons lancer une expérience et nous vérifierons si la situation s'est améliorée du point de vue de l'entretien de cette route. Peut-être que d'autres pays ont quelque expérience dans ce domaine, et qu'ils pourraient nous aider à poursuivre le développement des routes dans notre pays, de manière à rattraper le retard très rapidement. Nous pensons qu'avec l'aide des partenaires financiers en particulier, surtout l'Afrique du Sud avec qui nous avons coopéré, notre pays connaîtra un avenir meilleur.

Nous pensons que nous pourrions faire appel à l'aide de nos amis car la situation actuelle n'est pas très bonne. Merci beaucoup.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup. Il nous reste à remercier les Ministres d'avoir bien voulu participer à ce débat, que nous allons maintenant ouvrir à l'auditoire de cette séance. Merci.

Ensuite, je propose qu'un ou deux Ministres clôturent la séance. Le Ministre Omar fera les dernières remarques de conclusion avant que nous nous séparions. Avant cela, y a-t-il quelqu'un dans l'auditoire qui souhaiterait intervenir ? Est-ce que nous pourrions commencer par la Province du Cap occidental d'Afrique du sud ?

Le Membre du Conseil exécutif (MEC), Province du Cap occidental : Merci de me donner la parole, car il est temps maintenant de donner la parole aux femmes dans ce Congrès.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Madame, je vous remercie de le mentionner.

La MEC de la Province du Cap occidental : Messieurs les Ministres, Monsieur le Ministre Omar, je suis Membre du Conseil exécutif de la Province du Cap occidental chargée des Transports, et la courte intervention que je souhaite faire rejoint ce qu'a déjà souligné notre Ministre national dans son allocution d'ouverture. Comment assurer un réel équilibre entre les éléments moteurs de la construction des routes et ceux des objectifs sociaux ? Au Cap occidental, nous avons décidé d'adopter une approche très claire à cet égard en consacrant nos ressources gouvernementales aux objectifs stratégiques du développement socioéconomique, en particulier dans un pays où les populations rurales et celles touchées par la pauvreté ont été encore plus défavorisées à cause du régime passé de l'apartheid.

Au Cap occidental, nous avons porté nos efforts sur le transport des marchandises, et maintenant, nous voulons mettre l'accent sur le transport des personnes, pour alléger la pauvreté, mais aussi pour améliorer la qualité de la vie. Très clairement, quand on parle de routes, il faut se demander dans quelle mesure elles peuvent favoriser le déplacement des personnes, en développant les transports en commun et en améliorant la qualité de la vie et la sécurité dans les villes. Pour cela, il faut prévoir, dès le stade de la conception et de la construction, des espaces pour les piétons et les vélos. Voilà dans les grandes lignes la stratégie de mobilité intégrée dans notre province, mais je voudrais que ce Congrès aborde les aspects sociaux de manière beaucoup plus évidente, en pensant d'abord aux hommes lorsque l'on aborde des sujets liés aux routes. Merci beaucoup.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup pour vos commentaires.

LE MINISTRE DU BANGLADESH : Je reviens sur la question des défis que pose le financement de l'accessibilité des zones rurales et de la construction de routes. Il faut dire qu'au Bangladesh, le gouvernement a apporté des changements majeurs à sa politique et à son approche face aux bailleurs de fonds. Cela est lié au développement durable et à la réduction de la pauvreté.

Au Bangladesh, nous bénéficions d'une coopération unique avec les bailleurs de fonds, en particulier la Banque mondiale, la Banque asiatique de Développement et la Banque japonaise de Reconstruction. Ils coopèrent avec le Gouvernement du Bangladesh pour l'amélioration du réseau de routes rurales d'environ 90 000 km, dont 30 000 km ont été réhabilités pour supporter tous les types de conditions météorologiques. Tous ces grands partenaires de développement, grâce à l'octroi de prêts à condition de faveur, travaillent avec le gouvernement du Bangladesh, et nous participons à hauteur de 30%. Les 70% restants proviennent de nos partenaires de développement. Voilà une illustration de cette coopération unique. Toutes ces routes rurales peuvent être élargies et pour cela, nous pouvons obtenir des fonds privés. Et nous pouvons bien entendu rechercher des fonds privés pour les routes urbaines et les grandes infrastructures. Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci. Je crois qu'il y avait une autre proposition d'intervention.

M. SILCOCK : Merci beaucoup. Je suis David Silcock, Chef exécutif du *Global Road Safety Partnership*, qui est un partenariat tripartite, impliquant des gouvernements, des agences de développement, des sociétés privées et des ONG.

Nous avons entendu plusieurs interventions ce matin, et bien que j'approuve ce qui a été dit sur le développement durable, je suis déçu de n'avoir pas entendu parler de sécurité routière. Dans le monde, un million de personnes ou plus mourront cette année sur la route, et 3000 mourront aujourd'hui, c'est-à-dire environ les participants à ce Congrès. Il n'y a rien de moins durable que la mort de vos concitoyens sur les routes, alors qu'il est possible de faire quelque chose. Lorsque vous parlez de développement durable, je vous demande instamment d'y inclure la sécurité routière. Et il ne s'agit pas seulement de perte de vies humaines. Il s'agit aussi de pouvoir économiser de 1 à 3% de votre PIB. Vous avez beaucoup à gagner à adopter des politiques de sécurité routières bien pensées, et définies en partenariat. Merci.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Je crois que le Ministre d'Algérie a évoqué tout à l'heure la question de la circulation des piétons et des animaux lors de la conception des routes. Oui, c'est vrai, il faut que ce Congrès se préoccupe un peu plus du carnage qui a lieu sur nos routes.

LE MINISTRE D'INDONESE : Merci, Monsieur le Président. Je m'appelle Patana Rantetoding d'Indonésie, représentant mon gouvernement. Je voudrais revenir sur les financements privés et les financements publics.

En Indonésie, il y a beaucoup de routes au trafic moyen journalier de 40 000 à 50 000 véhicules, ce qui théoriquement les rend viables financièrement pour le secteur privé. Malheureusement, après avoir invité des partenaires potentiels à investir dans notre pays, ils ne sont pas venus. Cela s'explique en partie par le manque de confiance des investisseurs. Et si une route est potentiellement rentable, cela ne signifie pas nécessairement que les investisseurs seront intéressés. Je pense que la fiabilité politique est très importante.

Dans mon pays, je pense qu'on ne peut pas compter sur le secteur privé pour développer les routes. Le plus important, surtout pour les pays en développement, est de rassembler des fonds publics. A mon avis, c'est au secteur public, au gouvernement, qu'incombe la responsabilité de construire et d'entretenir les routes. Nous ne pouvons pas compter beaucoup sur le secteur privé à cause des problèmes d'instabilité politique. Pour les pays développés, la situation est différente car la sûreté des investissements est garantie.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup pour votre intervention. Une autre intervention avant que je demande au Minsitre de clore notre débat de ce matin ? Nous avons peut-être commencé en retard, mais nous allons finir à l'heure. Peut-être quelqu'un sur la scène ? Oui, Monsieur, veuillez vous présenter brièvement s'il vous plaît.

LE MINISTRE DU CANADA-QUEBEC: Merci. Jean-Pierre Soucy du Canada-Québec. Je suis convaincu que les personnes qui ont pris la parole ce matin sont sur la bonne voie. Nous voulons développer nos infrastructures à partir des besoins de la population, et en raisonnant ainsi, nous éviterons bien des erreurs et nous souhaitons d'autre part une répartition du financement de nos activités, ce qui va dans le bon sens aussi. Nous avons parlé du partenariat public-privé, du niveau local et du niveau mondial. Mais en écoutant attentivement les uns et les autres ce matin, on se rend compte que nous sommes confrontés à des problèmes complexes, auxquels il faudra apporter des réponses complexes, adaptées à chaque situation.

Ma conclusion de la séance de ce matin, et en référence à ce qu'a dit le Ministre sud-africain hier, c'est qu'il faut vraiment prendre en compte les solutions spécifiques à chaque pays en développement, mais il faut échanger les expériences, en particulier pour l'Afrique. Vu de l'extérieur, il apparaît qu'il faut beaucoup de discussions entre les pays pour assurer la compatibilité des réseaux routiers entre les différents pays africains. Il s'agit dans chaque cas de problèmes complexes et les solutions seront donc complexes et spécifiques à chaque pays.

Il n'existe pas de solution générale ni générique. Il y aura de bons exemples ici et là, mais c'est à nous de trouver la bonne recette pour chaque pays.

Voilà ce que je voulais dire brièvement, Monsieur le Président, et avec votre permission, je souhaite ajouter qu'en 2006, se tiendra le Congrès international AIPCR de la Viabilité hivernale à Turin et Sestrières, en Italie, et je voulais souligner que lors du choix du lieu de ce Congrès, mon gouvernement a contribué au fait que l'Italie accueille ce Congrès, et en 2010, la Ville de Québec souhaiterait accueillir cette édition du Congrès de la Viabilité hivernale. Je sais que cela nous projette un peu dans le calendrier, mais je souhaitais vous dire que la Ville de Québec aura le grand plaisir de vous accueillir en 2010, et j'aimerais que vous le fassiez savoir à vos collègues.

LE PRESIDENT DE SÉANCE : Merci beaucoup. Mesdames et Messieurs, je suis sûr que chacun d'entre vous a fait sa propre synthèse des débats et que vous avez peut-être commencé à tirer vos conclusions. Il serait présomptueux de ma part de me lancer dans une synthèse de cette séance, mais j'espère que les conseillers des Ministres ont pris des pages de notes qu'ils rapporteront dans leur pays.

Nous nous trouvons dans le Royaume zoulou (proverbe zoulou). En pays zoulou on dit (proverbe zoulou). En d'autres termes, c'est le chef qui a le dernier mot. Je vais donc demander au Ministre de bien vouloir clore notre séance de ce matin.

Et pour moi, Sizwe Molebatsi, cela a été une expérience passionnante d'être avec vous pour ce débat, pendant lequel nous avons vécu des moments de réel enthousiasme, mais parfois aussi de désespoir. Nous accueillons maintenant le Ministre à la tribune.

LE MINISTRE OMAR: Tout d'abord, je remercie notre animateur pour avoir facilité notre discussion, et pour le rôle que vous y avez joué.

Ensuite, je tiens à remercier pour leur présence et leur participation tous les Ministres, les Ministres délégués, et le premier Ministre adjoint de Madagascar. Je vous remercie d'avoir participé activement aux débats.

Je n'ai pas l'intention d'essayer de résumer la discussion, mais je vais évoquer un ou deux points pour clore la séance. Tout d'abord, son Excellence le Ministre français nous a rappelé que le prochain Congrès mondial de l'AIPCR aura lieu à Paris en 2007. Je mentionne cela car cela nous donne une échéance. Plusieurs enjeux ont été abordés et la question sera de savoir si en 2007 nous pourrions rendre compte de résultats et de progrès. Parce que si ce n'est pas le cas, nous serons accusés d'avoir organisé un débat de plus, sans objet précis, et sans souci de résultat. Nous avons donc quatre ans pour traiter des différents problèmes qui ont été mentionnés et définir quels progrès peuvent être réalisés.

Plusieurs intervenants ont parlé de la nécessité de définir le développement durable. Les éléments en ont été définis pour nous par le Sommet mondial pour le Développement durable, à savoir la dimension sociale, économique et environnementale.

Plusieurs intervenants ont souligné l'importance des problèmes techniques pour agir en faveur du développement durable, et qu'il ne faut pas que ce soit des actions ponctuelles isolées, mais bien un développement durable. Cela doit se faire au bénéfice des populations et de la société, et la bonne gouvernance constitue un élément important du processus.

Concernant le financement, les interventions ont fait apparaître clairement qu'il ne s'agit pas de modes contrastés, avec des financements publics d'un côté et des financements privés de l'autre. En fait, les deux modes combinés ont leur place. Comme l'ont dit quelques Ministres également, il faut veiller à ce que les bailleurs de fonds et les financeurs ne soient pas les seuls maîtres du jeu. Les conditions doivent être définies par les pays eux-mêmes, et pour eux-mêmes, mais pour pouvoir le faire, il faut que ceux-ci soient dotés des structures adéquates. Je n'ai peut-être pas entièrement raison, mais je pense que l'expérience montre que la participation démocratique au sein de toute société procure l'assurance que les pays soient maîtres de leurs décisions.

Dans le cas de l'Afrique, et ailleurs dans le monde j'en suis sûr, il existe aussi des organisations à l'échelle d'un continent ou d'une région (dans notre cas, le NEPAD-Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique) qui peuvent aider les différents pays d'Afrique, pour faire en sorte que notre continent prenne des décisions concernant son propre avenir, et cela est vrai pour d'autres régions du monde aussi. J'ai à l'esprit les contributions du Kenya ou du Gabon à ce sujet, et je suis convaincu qu'il existe des solutions, et qu'à l'intérieur de nos continents, il existe des structures grâce auxquelles nous pouvons atteindre des résultats.

Pour résumer, l'Etat et le secteur privé ont leur rôle à jouer, et comme a dit le Ministre du Canada, il existe différents types de partenariat dont nous pouvons tous bénéficier.

Pour ce qui concerne l'Afrique du Sud, la question a été posée par vous, Monsieur, qui avez animé la discussion, qu'en est-il du financement? Dans notre cas, les fonds publics jouent leur rôle et depuis l'avènement de la démocratie, nous avons connu quelques problèmes, tout d'abord pour régler les aspects de gouvernance et ancrer la démocratie dans notre pays en établissant des structures de gouvernement national, provincial et local. Et parce qu'une grande partie du développement doit se faire aux niveaux locaux, la législation prévoit que chaque autorité locale doit mettre en place un plan de développement intégré. Le système de gouvernement local est conçu de telle manière que les communes participent par le biais de "comités de surveillance". Ainsi, lorsqu'un plan de développement intégré est proposé, la population locale est impliquée. Une partie du plan de développement intégré doit être consacrée à l'infrastructure de transport, les routes dans notre cas. C'est ainsi que les gouvernements locaux ont commencé progressivement à développer la capacité, qui a représenté l'un des plus grands problèmes.

Grâce aux plans de développement et aux plans de bonne gouvernance en place, nous pensons que nous pourrions faire face aux défis qui se posent au niveau local.

Une autre intervention a rappelé qu'il ne faut pas parler uniquement de l'infrastructure, qu'il faut aussi parler des hommes, et le sujet de la sécurité routière est de première importance. Je sais que la sécurité routière est un sujet de premier plan dans notre pays. Il en va de même pour la gestion de la circulation et la gestion des routes, comme cela a été souligné par le Ministre britannique. La gestion de la circulation routière est liée à d'autres sujets tels que l'état des véhicules, la délivrance de permis de conduire, la conception des routes, la signalisation, le code de la route et son application, le contrôle-sanction. Tous ces sujets sont liés à la sécurité routière et je suis heureux que ce sujet ait été soulevé par le *Global Road Safety Partnership*. Nous-mêmes participons à ce partenariat mondial et j'espère que nous serons nombreux à pouvoir en profiter.

Et en ce qui nous concerne, Excellences, tournons maintenant notre regard vers 2007. De nombreux sujets méritent notre attention. Nous devons y travailler ensemble et pour les pays en développement, se posent les grands défis de l'héritage du passé, dont certains sont liés à l'infrastructure, d'autres à la pauvreté, mais j'espère sincèrement que forts de nos expériences, nous pourrons rendre compte des progrès réalisés au prochain Congrès à Paris. Merci beaucoup.

Retranscription de la séance :
U van Blerk (Afrique du Sud)

Traduction de l'anglais :
Marie Pastol (AIPCR)