

19<sup>ème</sup> REUNION DU COMITE SPECIAL POUR LE TRANSPORT  
Paramaribo, République du Suriname, 23-24 Avril 2010

**Compte-rendu du Directeur pour le Transport et la Réduction des  
risques de catastrophes**

**Première réunion plénière**

**INTRODUCTION**

1. Entre la 18<sup>ème</sup> Réunion du Comité spécial pour le Transport et les Réunions du Comité spécial pour le Budget et l'Administration et celle du Bureau exécutif en 2009, la Direction pour le Transport et la Réduction des risques de catastrophes a œuvré conformément aux mandats des Comités spéciaux concernés afin de présenter un Programme de travail pour les activités du Secrétariat pour la période 2010-2011, dans ces deux domaines clés.
2. Malheureusement le projet de programme de travail de l'AEC n'a pas été soumis à la 15<sup>ème</sup> Réunion ordinaire du Conseil des ministres et n'a été, par conséquent, ni discuté, ni approuvé, ce qui a résulté en un vide juridique sans précédent. Toutefois, la Direction a travaillé sur une base ad-hoc, dans le but de poursuivre ses activités « standards », jusqu'à ce que le Conseil puisse prendre les mesures pour remédier à la situation juridique susmentionnée. Au moment où nous écrivions, la situation demeurerait inchangée.
3. Il convient également de mentionner que la capacité opérationnelle de la Direction a été sérieusement affectée par le départ inopportun du Conseiller de la Direction, du fait du non-renouvellement de son contrat pour des raisons qui restent à déterminer. Il est peu probable que ce poste soit pourvu dans un futur proche, au vu des circonstances actuelles.
4. Pourvoir les postes d'Assistants de recherche, tâche difficile même en des temps favorables, s'est révélé particulièrement difficile récemment. Même le poste de Secrétaire de la Direction a été difficile à pourvoir au vu de la situation actuelle concernant les salaires et autres thèmes.
5. Depuis l'élection du Surinam à la présidence du Comité spécial pour le Transport, le Directeur a travaillé de très près avec le président afin de proposer un ordre du jour qui tienne compte des mandats et qui soit attractif pour les Etats membres et les partenaires régionaux et internationaux de l'AEC. A cet effet, la réactivation du Comité spécial pour le Transport pour « Unifier la Caraïbe par l'air et la mer » a

été fermement maintenue comme l'un des objectifs globaux de la 19<sup>ème</sup> réunion de ce Comité spécial.

### **REACTIVATION DU COMITE SPECIAL POUR LE TRANSPORT.**

6. Même s'il s'agit pratiquement du dernier thème sur le projet d'ordre du jour, la « Réactivation du Comité spécial pour le Transport » devrait tenir compte de l'objectif final de la réunion de Paramaribo. Au cours des dernières années, la participation aux réunions a décru de manière évidente. Non seulement le nombre de délégations participantes a diminué, mais la tendance selon laquelle les participants sont représentés par des non-spécialistes a augmenté. Ceci, toutefois, ne doit pas être perçu comme un fait isolé, mais comme un élément d'une tendance inquiétante au sein du système au cours des deux dernières années, contrastant clairement avec l'intérêt et la participation qui en découlait qui avait été généré jusqu'en 2008.
7. Au-delà des points techniques qui doivent être traités *ex officio* le sentiment qui prédomine est bel et bien que le débat fondamentalement politique qui doit avoir lieu à ce stade, et les mesures qui s'en suivront, seront les conséquences les plus significatives de cette 19<sup>ème</sup> réunion du Comité spécial, particulièrement celles qui relèvent du questionnement récent relatif au fonctionnement, voire à la structure même de l'AEC.

### **BASE DE DONNEES PORTUAIRES ET MARITIMES et CARTE DES ROUTES MARITIMES DE LA GRANDE CARAÏBE (Annexe I)**

8. La finalisation des phases pilotes des projets sur la « **Base de données portuaires et maritimes de la Grande Caraïbe** » et la « **Carte des Routes maritimes de la Grande Caraïbe** » sont des moments clés de l'historique des efforts du Comité spécial pour unifier la Caraïbe par la mer. Le succès de ceux-ci a été récompensé par la foi des Membres en ce que, tandis que nous trouvons des mécanismes pour que l'Etat légifère de manière effective, et mette en œuvre des mesures qui influeraient directement sur les activités du marché des industries des transports aériens et maritimes (qu'elles soient publiques ou privées), l'identification des obstacles communs et l'accès à l'information restent les moyens les plus propices à la coopération inter-régionale. Le fait que, de tous les projets proposés et approuvés par le Comité spécial, ces deux activités étaient celles qui avaient attiré le plus d'attention et de soutien financier de la communauté internationale, en dit long sur leur valeur.
9. Le Comité spécial a depuis longtemps reconnu que, puisque la majeure partie des importations et exportations est acheminée par navire, c'est dans le transport maritime que les plus importants gains et bénéfiques pouvaient être réalisés. Les ports de la Caraïbe ne manquent pas de capacité en général, et le nombre de transporteurs n'est pas non plus insuffisant au vu des besoins actuels. Par contre, des réformes sont nécessaires pour stimuler l'amélioration des pratiques administratives, stimuler les investissements afin de moderniser les équipements

existant, et faire en sorte que les ressources soient utilisées de manière efficace dans ce domaine. L'accent devra être mis sur davantage de compétitivité, une gestion efficace, et la coopération régionale. Dans tous les cas, une meilleure collecte et dissémination de données parmi les usagers et les fournisseurs de services de transport maritimes est urgemment requise.

10. Tandis que la libéralisation du commerce s'accélère et que les barrières commerciales sont supprimées à travers le monde, les coûts du transport sont de plus en plus importants pour déterminer le prix final des biens. Ceci représente un défi de taille pour nos membres. Du fait de leur petite taille et du manque de ressources domestiques qui soient diversifiées, nos pays dépendent lourdement des importations pour soutenir la production locale et satisfaire la demande des consommateurs. Les petits marchés domestiques nous rendent également dépendant des revenus des exportations afin de soutenir la croissance économique.
11. La plupart des membres de l'AEC doivent faire face à des coûts de transport relativement élevés par unité, ce qui affecte les revenus découlant des exportations et les prix des produits importés, tout en affectant également le développement de relations inter-régionales plus poussées. A titre d'exemple, le fret et les coûts d'assurance des îles de la Caraïbe représentent plus de 10% de la valeur totale des importations. En Amérique centrale, le pourcentage est légèrement plus bas. C'est quasiment le double de la moyenne mondiale qui est de l'ordre de 5%. Les coûts totaux du transport dépendent des coûts du fret, des assurances, du type de cargo, de la distance, des taxes portuaires, des délais d'attentes aux ports, de l'économie d'échelle et des coûts du transport intérieur. Tandis que la plupart de ces coûts peut être attribués à la géographie de la région, d'importantes réductions de coûts pourraient être réalisées en éliminant les inefficacités du secteur du transport dans la région.
12. Pour traiter cette question et dans le but de renforcer le secteur du transport maritime en améliorant la coopération fonctionnelle au sein de la région en la matière, l'AEC a cherché à développer une base de données maritime, standardisée, mise à jour, afin de réguler les performances portuaires et permettre les comparaisons entre ports, en rassemblant des données statistiques relatives à l'infrastructure, aux services de transport et cargo dans la région de la Grande Caraïbe. Ceci a été réalisé et le logiciel est prêt pour la mise en œuvre en ligne.
13. Le revers de cette médaille a été l'admission de ce que ces informations relatives aux services de transport existant est également cruellement manquant. A cet égard, le développement du Projet sur les Routes maritimes a été perçu comme un outil important pour les importateurs et exportateurs de la région, ainsi que ceux hors de la Grande Caraïbe. L'on a pensé que l'outil serait également d'un grand intérêt pour la région et l'industrie du transport maritime extérieur à la région. La Phase I du projet a été achevée avec succès, et la Phase II a été approuvée par la 18<sup>ème</sup> réunion du CST.
14. Malheureusement, la réalisation des résultats espérés de ces activités sera sévèrement affectée par le manque de ressources et l'absence de réponses des

membres, ainsi que par des problèmes de personnel auxquels la Direction a dû faire face. Le non-renouvellement du contrat du Conseiller de la Direction, a comme nous le disions, directement affecté la poursuite du projet de Base de données portuaires et maritimes, tandis qu'il était le seul à avoir bénéficié de la formation pour manipuler l'outil en ligne.

15. Il existe un autre aspect de la mise en œuvre future et nécessaire de ces deux projets, que l'on retrouve dans toute autre initiative Internet, que le Comité spécial pour le Transport souhaiterait entreprendre. Le Comité spécial souhaiterait rappeler que, depuis de nombreuses années, au nombre des projets plus ou moins en sommeil, se trouvait celui intitulé « Mise en œuvre et Opérationnalisation d'une plateforme technologique intégrée de production de services pour l'optimisation des opérations logistiques et de transport, et la facilitation du commerce régional et extra-régional dans la région de la Grande Caraïbe ». Un projet similaire existait dans les portfolios de presque tous les Comités spéciaux de l'AEC.
16. En 2007, le Conseil ministériel de l'AEC a approuvé la création d'un projet appelé Système électronique intégré, qui devait devenir le portail web officiel de l'AEC, en prenant en guise de référence les résultats excellents du portail de la SIECA, qui existe depuis quelques temps déjà. En réalité, le soutien technique de la SIECA avait été aimablement offert et accepté par le Conseil.
17. De manière pratiquement simultanée, le Conseil des ministres, par le biais de l'Accord ministériel 10/07 avait également instruit les Comités spéciaux d'entreprendre l'évaluation et la rationalisation de leur portfolios. Le projet de Plateforme technologique avait été éliminé par le CST, au profit du portail web général. La même décision avait prise par les autres Comités spéciaux.
18. Malheureusement, depuis, il n'y a pas eu d'avancées en la matière et la page web de l'AEC, en sa forme actuelle, n'est pas en mesure de pourvoir à la mise en œuvre de la base de données portuaires et maritimes ou de la Carte des routes maritimes, et ce même si nous parvenions à obtenir les données.

#### **AUTRES PROJETS (Annexe I)**

19. **Création d'un Centre de coordination pour la recherche, la consultation et la formation au bénéfice des Etats membres de l'AEC.** Ce projet vise à accroître l'efficacité du transport dans la région de la Grande Caraïbe, en créant une unité de services qui servirait de centre à même d'examiner les problèmes affectant le développement du transport et ses infrastructures, en recherchant des solutions intelligentes et économiquement viables, et préparant des projets avec les membres du personnel compétent de la région, parfaitement au fait des problèmes de transport existant. Ceci, en théorie, devrait faciliter la réduction des coûts et permettre aux pays les moins développés d'avoir accès aux nombreuses solutions les affectant dans le domaine du transport, et qui les place dans une position défavorable par rapport au développement du commerce.
20. **La création de Banque des problèmes et solutions pour l'activité portuaire et maritime au sein de l'AEC** a été approuvé dans le but de résoudre ceux-ci

ainsi que les autres problèmes d'infrastructure et de transport affectant directement le commerce international dans la région de la Grande Caraïbe. L'objectif est de soutenir la modernisation, l'harmonisation et la rationalisation du transport, des infrastructures et des services, en fonction de l'étendue de la Grande Caraïbe, en renforçant la coopération entre les Etats membres. A cet effet, le programme a identifié le besoin de faciliter les programmes et projets destinés à promouvoir le développement du transport dans le but de contribuer à la croissance sociale et économique des pays et territoires qui composent l'AEC. De la même manière, le programme vise à stimuler largement et de façon permanente les mécanismes de coopération régionale dans le domaine du transport, l'objectif étant d'adapter les infrastructures existantes aux nouvelles réalités et défis des processus d'intégration régionale et internationale.

21. Conformément à ce qui avait été décidé lors des 17<sup>ème</sup> et 18<sup>ème</sup> réunions du Comité, la rationalisation du portfolio des projets doit être réalisée de manière progressive. A cet égard, il a été respectueusement suggéré que ces deux projets de notre portfolio décrivent de manière pertinente ce que devraient être les fonctions essentielles de ce Comité spécial et celles du Secrétariat. Ceci, tout comme les coûts élevés de leur mise en œuvre (en particulier lorsqu'ils sont ajustés aux dollars 2010) devrait suggérer que d'importantes décisions doivent être prises lors de cette 19<sup>ème</sup> réunion du CST, au regard de la continuation de ces projets.

#### **COOPERATION ENTRE LE COMITE SPECIAL POUR LE TRANSPORT ET LE COMITE SPECIAL POUR LE TOURISME DURABLE EU EGARD AU TOURISME DE CROISIERE DANS LA GRANDE CARAIBE**

22. La **coopération entre le CST et le CSTD eu égard au tourisme de croisière dans la Grande Caraïbe** résulte des instructions du Comité spécial pour le Tourisme durable et le CST telles qu'approuvées par le Conseil des ministres et les Réunions des Ministres du Tourisme de l'AEC. Il semblerait que ce thème susciterait un grand intérêt des membres, en particulier au vu de l'établissement d'un organisme qui rassemble les destinations de croisière de la Grande Caraïbe, en guise de contrepoids au lobbying du secteur privé des opérateurs de croisières, qui a eu pour conséquence de susciter un grand intérêt et un élan de nos décideurs politiques en matière de tourisme et de transport.
23. La contribution par le Directeur pour le Transport et la Réduction des risques de catastrophes a été bien reçue par les Ministres du Tourisme et nous sommes impatients de poursuivre la coopération dans le cadre de cette activité transversale.

#### **RELATION AVEC L'ASSOCIATION DE TRANSPORT MARITIME DE LA CARAIBE**

24. Les « **Relations de l'AEC avec l'Association de transport maritime de la Caraïbe** » sont d'une importance évidente, et ne requièrent que peu de justifications. Le haut niveau de représentation de l'ATMC lors de la 18<sup>ème</sup> réunion

du CST, ainsi que le vif intérêt à participer avec l'AEC aux projets de « **Carte des routes maritimes** » et « **Base de données portuaires et maritimes** » devrait être saisi sans hésitation et la 19<sup>ème</sup> réunion devra en débattre sérieusement afin de fournir à la Direction les lignes directrices en vue de mettre en place cette synergie fondamentale. Nous espérons des échanges productifs d'idées productifs avec notre partenaire du secteur privé lors de cette réunion.

### **ACCORD SUR LE TRANSPORT AERIEN DE L'AEC (Annexes II, III)**

25. L' « **Accord sur le transport aérien entre les membres de l'Association des Etats de la Caraïbe** » (point III) est l'une des réalisations clés du Comité spécial et de l'AEC dans son ensemble. Même si l'accord est entré en vigueur (après ratification par la République du Surinam), les bénéfices réels de cette législation ne seront pas perceptibles avant que la ratification ne devienne plus générale. Il y a un certain nombre de membres de l'AEC qui sont prêts à ratifier et qui auraient simplement besoin d'un petit coup de pouce au niveau parlementaire, tandis que d'autres ont émis certaines inquiétudes et auront besoin de conseils, de flexibilité et de certaines garanties avant de pouvoir poursuivre. Le Comité spécial est le forum idéal pour ce débat important.

### **TABLE DES ROUTES AERIENNES ET ANALYSE DE CONNECTIVITE. (Annexe IV)**

26. La préparation de la Table des routes aériennes est une ambition de longue date du CST et a de ce fait été une activité récurrente de la Direction, réitérée par des réunions successives de ce Comité spécial. A cet égard, la Direction a insisté, parfois à plusieurs reprises au cours d'une même année, sur l'obtention des données nécessaires des Etats membres (**Annexe V**). La préparation d'une telle table a été considéré comme fondamentale dans le cadre d'une analyse informée de l'état actuel de l'objectif d'unification de la Caraïbe par l'air. Toutefois, remplir la base de données a représenté jusqu'ici un véritable défi, et il a été difficile d'obtenir des réponses des membres. De plus, les quelques informations reçues sont rapidement obsolètes.
27. C'était en réalité au vu de ces obstacles qu'à l'occasion de la 18<sup>ème</sup> réunion du CST, la délégation du Surinam avait proposé une « **analyse de connectivité** » que la Direction a fermement tenté d'entreprendre, avec peu de réceptivité de la part des Etats membres.
28. L'une des plus importantes décisions politiques que le CST devra prendre à Paramaribo concerne la poursuite ou pas de cette activité, et si oui, quels mécanismes et/ou décisions devront être mis en œuvre afin de réaliser l'objectif d'appréhension de l'état de la connectivité aérienne au sein de notre région. Ceci devrait permettre d'aider les pays dans le cadre de la formulation de leurs

politiques visant à pallier le sérieux manque de connections aériennes directes entre les membres, ce qui résulte bien souvent en l'obligation de faire escale dans les pays non-membres, avec les augmentations des coûts des billets, ainsi que des problèmes de visa, et le coût de l'hébergement lors des longues escales.

### **BASES POUR LA CREATION D'UNE ALLIANCE POUR LA COOPERATION COMMERCIALE ENTRE LES COMPAGNIES AERIENNES DES PAYS MEMBRES DE L'AEC. (Annexe VI)**

29. La négociation des « **Bases pour la création d'une alliance pour la coopération commerciale entre les compagnies aériennes des pays de l'AEC** » a également été à l'ordre du jour du Comité spécial depuis de nombreuses années. Les tentatives du Secrétariat pour poursuivre les négociations ont aussi été affectées par le manque de réponses des membres. Toutefois, une étape importante a été franchie lors de la 18<sup>ème</sup> réunion du Comité spécial en matière de clarification, et si les « Bases » ont été déterminées au niveau inter-gouvernemental, la mise en œuvre sera la responsabilité des compagnies aériennes.
30. Malheureusement, le manque de personnel au sein de la Direction, en particulier après le non-renouvellement du contrat du Conseiller, affectera sérieusement la préparation du document de compilation requis par les membres lors de la 18<sup>ème</sup> réunion.

### **MOBILISATION DES RESSOURCES**

31. Dans le cadre de la mobilisation des ressources extra-budgétaires, l'Association des Etats de la Caraïbe est en compétition avec un certain nombre d'organisations régionales et internationales, pour un panier de ressources qui ne cesse de se réduire. A cela s'ajoute les circonstances selon lesquelles, en tant qu'organisation pour la consultation, la coopération et l'action concertée dans la Grande Caraïbe, l'Association, d'une manière ou d'une autre, doit batailler pour obtenir des ressources face à plusieurs organisations mondiales, régionales et sous-régionales œuvrant dans les mêmes domaines. L'Association est parfois perçue comme rivalisant pour l'obtention de financement souhaité par de nombreux mécanismes nationaux qui ont des mandats similaires.
32. Qui plus est, dans le cadre de notre tentative de mobilisation de ressources, nous rivalisons avec des organisations bien plus fortes en termes de ressources, y compris leur statut établi dans différents domaines, leurs bons résultats en matière de gestion des ressources extra-budgétaires et les résultats, la capacité de planification et d'organisation, sans parler des ressources financières, et, surtout, des ressources humaines bien supérieures.

33. De ce fait, les organisations de coopération multilatérale, ainsi que les sources de financement unilatéral (ci-dessous appelés les donateurs), sont inondés pratiquement quotidiennement de requêtes de coopération financière, en provenance pas seulement de notre région, mais de partout dans le monde. De manière évidente, toutes les requêtes ne peuvent être reçues et, en réalité, la plupart d'entre elles ne sont même pas prises en compte, puisqu'une série de « filtres » permettent aux donateurs de cibler leur coopération internationale à l'égard de projets qui répondent à quatre objectifs fondamentaux :
- 33.1. Garantir que la coopération et la mise en œuvre du projet auront un effet positif et tangible dans le secteur. Il existe une demande croissante pour des effets au niveau local, voire au niveau communautaire.
  - 33.2. Garantir que la coopération a un effet positif et tangible en termes des relations économiques et politiques bilatérales entre le donneur et le bénéficiaire (la coopération n'est pas de la charité).
  - 33.3. Maximiser les économies d'échelle.
  - 33.4. Garantir une visibilité maximale de la coopération au regard de l'image du donneur au sein de la communauté internationale, et que le quota de 0,7% de l'assistance officielle au développement est rempli.
34. En conséquence, et bien que les représentants, à tous les niveaux, des donateurs, entendront toujours nos propositions verbales, de manière diplomate, toute proposition qui n'a pas un soutien conceptuel et programmatique n'a que très peu de chances d'aboutir. Évidemment, ceci ne sous-estime nullement les efforts cruciaux pour promouvoir les projets, verbalement, mais explique à peine que l'ordre des facteurs dans ce cas change le produit.
35. En ce qui concerne les étapes prises par la DTRRC selon son mandat, il convient de signaler dans un premier temps que les résultats ont été mitigés au fil du temps. En dépit du fait qu'au cours des trois années en fonction, le Directeur a pu mobiliser de considérables ressources extra-budgétaires pour les activités liées au Transport et à la Réduction des risques de catastrophes, au cours des deux dernières années, seuls 3000\$ US ont été obtenus (pour la RRC). Une partie de ces fonds a été déposée au Fonds spécial, tandis que d'autres ont été mobilisés à travers le paiement direct de biens et services par les donateurs.
36. Même s'il est vrai que le Secrétariat n'a jamais eu une seule politique formelle et consolidée pour la mobilisation de ressources extra-budgétaires, sous les administrations précédentes, le Directeur avait un accès direct aux donateurs, et, qui plus est, il disposait d'un soutien considérable au niveau diplomatique de la quête des fonds. Dans le scénario actuel, la relation entre les donateurs possibles et traditionnels a été maintenue entièrement par le Chef de l'Administration.
37. Enfin, le thème de la mobilisation des ressources ne peut être traité sans qu'il ne soit fait référence à l'état actuel du Fonds spécial de l'AEC. À cet égard, il



convient de noter que, dans le passé, des avancées énormes avaient été réalisées pour la résolution de certains problèmes relatifs à l'opération du Fonds spécial. Durant cette période, et par ordre chronologique :

- 37.1. Par le biais de la coopération avec la Martinique dans le cadre du Fonds spécial, les services d'un officier à plein temps pour la gestion des affaires du Fonds avaient été obtenus;
  - 37.2. De nouvelles **Règles opérationnelles du Fonds spécial** avaient été promulguées, ce qui avait clarifié certaines questions relatives à l'acquisition et à l'utilisation des fonds;
  - 37.3. Le Comité pour la Mobilisation des ressources avait été créé.
  - 37.4. L'accord ministériel 10/07 avait été approuvé, et avait établi le mécanisme pour l'approbation des activités dans le cadre de l'AEC
38. Dans le climat actuel, il n'a pas été aisé de faire passer l'idée selon laquelle les projets approuvés par les Comités spéciaux doivent passer avant toute initiative du Secrétariat. De plus, le poste financé par la Martinique a été supprimé (après démission de la personne qui l'occupait), les Règles d'opérations du Fond, ainsi que l'Accord 10/07 ne semblent pas bien comprises et le Comité pour la mobilisation des ressources ne s'est pas réuni depuis 2008. Tout ceci, ajouté aux conséquences qui s'en suivent, a été noté par les pays membres et le Conseil des ministres a autorisé l'intervention du Fonds par l'Etat membre qui préside le Conseil des représentants nationaux du Fonds spécial.
39. Il est important que, au cours de leurs délibérations et décisions, les Etats membres tiennent compte de ce que la Direction pour le Transport et la Réduction des risques de catastrophes a un budget de **US\$XXXX** pour 2010 et **US\$XXX** pour 2011, et un maximum de quatre membres du personnel, dans le cas rare où tous les postes de la Direction sont pourvus. Ceci vise à souligner que le fait que les ressources extérieures sont une condition *sine qua none* pour la réalisation de tous objectifs que le Comité spécial pourrait se fixer. Cela requiert par ailleurs un certain pragmatisme lorsqu'il s'agit d'énoncer les mandats du Secrétariat.
40. La Direction saisit cette opportunité pour renouveler son engagement à fournir un service opportun et de qualité à l'Association des Etats de la Caraïbe dans le cadre de ses efforts pour unifier la Caraïbe par l'air et la mer.