



**NOTE DU BCC
SUR
LA COOPÉRATION
DANS LE
TRANSPORT**

NOTE SUR LA COOPÉRATION DANS LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

I. Introduction

Le transport et les communications sont au centre du développement de tout pays et de son économie. L'augmentation du revenu par habitant et les besoins de mobilité des ménages, la mondialisation des échanges, les tendances à la déréglementation et à la privatisation des infrastructures et services de transport, ainsi que les progrès technologiques dans la technologie des véhicules ont tous contribué au taux de croissance élevé de l'industrie du transport.

Le développement des infrastructures de transport est perçu comme un puissant instrument de développement économique et social d'un pays. Selon le rapport "Infrastructure 2030", les besoins mondiaux d'investissement en infrastructures de transport et de distribution pourront dépasser 11 USD milliards de dollars sur la période 2009-2030. Afin de planifier et mettre en œuvre 10 à 20 ans d'infrastructures de transport au bon moment et au bon endroit, les pays doivent posséder des cadres politiques nationaux sains et un financement assuré.

De plus, le Forum International des Transports (FIT) estime qu'en ce qui concerne le transport de surface, les voyages mondiaux des passagers de la route et du rail devraient croître d'environ entre 120% et 230% jusqu'en 2050, alors que cette croissance devrait se situer entre 240% à 450% pour les économies non membres de l'OCDE. Par ailleurs, le transport mondial de la route et le fret ferroviaire devrait augmenter entre 230% et 420%.

Au cours des cinquante dernières années, la croissance du transport routier a représenté pratiquement la totalité de la croissance des modes de transport sur terre¹. Compte tenu de son importance prédominante, la question du transport routier est devenue un élément crucial de l'Ordre du jour du Groupe de travail du COMCEC sur le transport et de la Communication (GTTC). A cet égard, le GTTC a consacré deux réunions consécutives à l'entretien des routes et à des sujets de sécurité routière.

II. L'importance de l'entretien des routes et des tendances mondiales

Les routes sont un important avoir public; l'amélioration du réseau routier peut apporter des avantages immédiats et de grands bénéfices en offrant un meilleur accès aux hôpitaux, écoles et marchés; un confort amélioré, de la vitesse et de la sécurité; ainsi que réduire les coûts d'exploitation des véhicules. Cependant, le maintien de ces avantages au fil du temps exige l'entretien du réseau routier en temps et méthodes opportuns. L'entretien différé rend les routes plus difficiles à utiliser. Cela résulte en une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules et en une réticence des opérateurs de transport à utiliser les routes. Cela réduit à son tour les avantages de fournir plus d'accès à l'emploi, hôpitaux, écoles, etc., et une perte générale de possibilités de développement économique et social.

Si l'entretien n'est pas réalisé en temps opportun, des tronçons routiers entiers peuvent devenir complètement inopérants, nécessitant la totale reconstruction à un coût beaucoup plus élevé que le coût de l'entretien préventif. Les autorités routières doivent veiller à ce que les fonds alloués aux programmes de maintenance sont dépensés efficacement pour assurer les futurs coûts d'investissement et obtenir la valeur maximale de ces investissements. A cet effet, une approche de la gestion des avoirs routiers et le renforcement institutionnel des autorités routières deviennent de plus en plus nécessaires.

¹ OECD, Competition Issues in Road Transport, p:9

L'expérience internationale démontre que l'entretien adéquat exige:

- Une planification et programmation des travaux d'entretien approfondie;
- La disponibilité de bonnes données pour soutenir l'établissement des priorités,
- Une source indépendante, sûre et stable de financement,
- Des structures institutionnelles et de gestion appropriées,
- Le suivi des résultats de l'entretien, et la disponibilité des ressources humaines appropriées.

• **L'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI**

Différents indicateurs socio-économiques et réseaux routiers dans les pays de l'OCI suivent des régimes et pratiques d'entretien très différents; par conséquent, il existe d'importantes variations de l'état des réparations des réseaux routiers dans les pays membres de l'OCI (voir annexe). La part des réseaux routiers pavés dans les Pays membres de l'OCI est dans son ensemble d'environ 53%, tandis que la part des réseaux routiers aux États-Unis et dans l'UE est de respectivement 66% et 83,. La dépense moyenne sur les réseaux routiers de l'OCI est 1,043 millions de dollars, tandis que les dépenses moyennes d'entretien sont de 123 millions de dollars. La Turquie a la dépense la plus élevée d'entretien à 797 millions de dollars, alors que la Gambie possède la plus basse à 13 millions de dollars².

De plus, dans la plupart des pays de l'OCI, les réseaux routiers sont composés de routes secondaires, régionales ou autres. Cependant, en comparant la composition des réseaux routiers dans les pays de l'OCI en tant que groupe, aux réseaux routiers des États-Unis et de l'Union européenne dans leur ensemble, il faut noter l'existence d'une grande différence entre ces trois catégories. Il est frappant de voir qu'un important pourcentage de l'ensemble des réseaux routiers dans les pays de l'OCI se compose d'autoroutes et routes.

Les États membres de l'OCI, en tant que groupe, investissent davantage dans le développement des routes et autoroutes et n'investissent pas dans le développement de leurs routes secondaires, régionales et autres routes. Cet accent sur le développement de routes de haute qualité et à haute capacité nécessite de grandes quantités de capitaux. Étant donné les ressources limitées qui sont disponibles dans de nombreux États membres de l'OCI, il est très probable que cette accent se traduise par l'insuffisance des ressources allouées aux activités d'entretien.

La part des réseaux routiers asphaltés dans les pays de l'OCI est dans son ensemble d'environ 53%. La part des réseaux routiers asphaltés aux États-Unis et dans l'UE est de respectivement 66% et 83%. Lorsque pris ensemble avec l'observation précédente selon laquelle une grande partie des réseaux routiers dans les pays de l'OCI se compose de routes, autoroutes, routes nationales et principales, on peut noter que les pays de l'OCI ont tendance à se concentrer beaucoup plus sur les routes, autoroutes, routes nationales et principales que sur les autres types de routes. Comme noté précédemment, les réseaux routiers dans les États membres de l'OCI semblent être déséquilibrés en termes d'accent mis sur le développement de routes de haute qualité et de hautes capacités. Cela, à son tour, peut les priver des activités de maintenance des ressources dont elles ont besoin.

Les importantes lacunes liées aux pratiques d'entretien du secteur routier dans les États membres de l'OCI sont les suivantes³;

² Améliorer l'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI, COMCEC

³ Ibid

- Il existe une pénurie de données fiables et cohérentes pour soutenir la planification et la programmation.
- Le réseau routier dans la plupart des pays de l'OCI n'est pas en très bon état
- Le développement et les pratiques institutionnelles dans le secteur de l'entretien des routes dans les États membres de l'OCI sont en retard sur les meilleures pratiques internationales.
- La gouvernance, la transparence du fonctionnement et la responsabilité publique des organismes d'entretien des routes ont besoin d'amélioration.
- Les capacités du secteur de la construction dans de nombreux États membres de l'OCI doivent être mis à niveau.
- Le financement disponible pour l'entretien est inadapté
- Les besoins d'entretien des réseaux routiers ruraux en particulier, doivent bénéficier de plus d'attention que ce qu'ils reçoivent actuellement lors du processus de planification de budget.

III. L'Importance de la sécurité routière et des tendances mondiales

Les accidents de la route sont, au niveau mondial, un problème de santé publique considérable avec des conséquences économiques et sociales graves. Les accidents de la route affectent négativement le développement économique et humain.

Les accidents de la route sont depuis de nombreuses années restés un problème négligé dans l'agenda mondial de la santé, en dépit d'être prévisible et en grande partie évitables. En outre, il est mondialement reconnu que les accidents de la route représentent une crise de santé publique inacceptable et sous-financés.

Plusieurs indicateurs visent à illustrer l'impact des accidents de la route, le plus commun est le nombre de décès et de blessures. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) estime que plus de 1,2 millions de personnes meurent sur les routes chaque année et jusqu'à 50 millions de personnes souffrent de blessures. La majorité des accidents de la route ont lieu sur les routes des pays à revenu moyen et faible. Les coûts économiques totaux des accidents de la route varient de 2 à 5 pour cent du PIB total dans de nombreux pays.

Le rapport 2015 de l'OMS révèle que le nombre annuel de décès dans le monde semble s'être stabilisée grâce à des améliorations significatives dans la gestion de la sécurité routière dans les pays à revenu élevé. Cependant, les tendances dans les pays à revenu moyen et bas ne reflètent pas cette image et les taux de mortalité dans la circulation sont plus élevés dans ces pays.

Selon les projections, les accidents mortels de la circulation dans différentes régions du monde augmentera de 66 pour cent entre 2000 et 2020, tandis que les pays à revenu élevé, en tant que groupe distinct, devraient démontrer une baisse significative du nombre d'accidents de la circulation mortels comme indiqué dans le tableau 3⁴

⁴ Kopits, E. & Cropper, M. (2003). Traffic fatalities and economic growth. World Bank Policy Research Working Paper 3035. World Bank Research Board.

Tableau 2: Accidents mortels de la circulation prévus dans les pays à bas et moyens revenus

Pays à moyens et bas revenus selon les régions de la Banque mondiale	Nombre de pays	Nombre prévus de décès par année year (x 1000)		Evolution du Pourcentage 2000 -2020 %	Taux familiaux (décès/100000 population)	
		2000	2020		2000	2020
		Asie du Sud	7		135	330
Asie de l'Est et Pacifique	15	188	337	79.8	10.9	16.8
Moyen Orient et Afrique du Nord	13	56	94	67.5	19.2	22.3
Amérique Latine et Caraïbes	31	122	180	48.1	26.1	31.0
Europe et Asie Centrale	9	32	38	18.2	19.0	21.2
Ensemble des pays à revenus moyen et bas	121	613	1,124	83.3	13.3	19.0
Ensemble des pays à revenus élevés	35	110	80	-27.8	11.8	7.8
Moyenne globale	156	723	1,204	66.4	13.0	17.4

Source: Kopits, E. & Cropper, M. (2003). *Traffic fatalities and economic growth*. World Bank Policy Research Working Paper 3035. World Bank Research Board.

Les principales causes d'accidents de la route sont identifiées⁵ come suit;

- Volonté politique limitée, interaction limitée entre les parties prenantes et un financement limité,
- Manque de coordination; absence d'approche intégrée,
- Cadre juridique faible et attention limitée aux usagers vulnérables,
- Réseau routier sous développés et mauvaises conditions routières,
- Manque de normes routières et capacité limitée dans la gestion des routes,
- Vieillesse des véhicules et conducteurs de faible qualité,
- Sensibilisation à la sécurité routière limitée (vitesse, casques, alcool, ceintures de sécurité, sièges pour enfants),
- Éducation à la sécurité routière limitée,
- Répression ad hoc visant à la génération de revenus et non la sécurité,
- Données de faible qualité sur les accidents et sans système de gestion des accidents, Mauvais controles techniques et des freins.

Selon l'Agence suédoise pour le développement international (SIDA 2006), l'investissement dans la sécurité routière conduit généralement à des gains économiques nets substantiels. Dans les pays à revenu élevé en général, les actions de sécurité routière donnent des rendements économiques allant de 9 à 22 pour cent tandis que dans les pays à revenu faible et moyen, ce taux est prévu comme très élevé.

Au cours des quatre dernières décennies et au-delà, de nombreuses initiatives régionales et mondiales de sécurité routière ont été lancées. Pour l'illustrer, en 2010 une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020). Cette décennie a été lancée en mai 2011 dans plus de 110 pays, avec pour objectif de sauver 5 millions de vies en améliorant la sécurité des routes et des véhicules; le comportement des usagers de la route; et en améliorant les services d'urgence. De plus, l'agenda 2030 pour le développement durable nouvellement adapté, a fixé un objectif ambitieux de sécurité routière pour prévenir à l'échelle mondiale la survenue de décès et blessures résultant d'accidents de la circulation routière dès 2020.

⁵ Améliorer l'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI, Bureau de coordination du COMCEC, 2016

• La sécurité routière dans les Pays membres de l'OCI

Les pays membres de l'OCI font preuve d'une grande diversité en termes de sécurité routière. Les statistiques de l'OMS montrent que les pays à faibles revenus représentent 12% de la population mondiale, 1% des véhicules immatriculés et 16% des décès sur la route. D'autre part, les pays à revenus moyens représentent 70% de la population mondiale, 53% des véhicules immatriculés et 74% des décès sur la route. Pour les pays à faibles et moyens revenus, le taux des propriétaires de véhicules dans les pays membres de l'OCI sont généralement faibles alors que le taux de mortalité sur la route (nombre de décès par million d'habitants) est relativement plus élevé que dans les pays occidentaux.⁶

Les défis principaux auxquels sont confrontés les pays membres de l'OCI en ce qui concerne la sécurité routière sont les suivants:

- Manque de législation appropriée et appliquée ainsi que de stratégie nationale pour la sécurité routière,
- Manque d'enquête et de gestion post-accident,
- Manque de financement adéquat pour la sécurité routière,
- Manque de ressources appropriées (telles que les capacités organisationnelles et humaines)
- Formation des conducteurs inappropriée,
- Incohérence des routes et de l'ingénierie de la circulation.

II. Coopération dans le Transport dans le cadre du COMCEC

Améliorer le fonctionnement, l'efficacité et la durabilité des transports et des communications dans les États membres est l'objectif stratégique de la Stratégie du COMCEC dans le domaine des transports et des communications. À cette fin, le COMCEC se concentre sur les questions importantes de transport et de communication en vue de produire de la connaissance, de créer une compréhension commune ainsi que des politiques de rapprochement dans et entre les Pays membres. Dans ce cadre, le groupe de travail du COMCEC sur le Transport et les Communications a consacré ses deux réunions consécutives à l'entretien des routes et aux questions de sécurité routière.

• Septième réunion du Groupe de travail sur le Transport et les Communications

Après la 31^{ème} Session du COMCEC, le Groupe de travail sur le Transport et les Communications (GTTC) a tenu deux réunions importantes dans le domaine du transport routier. La Septième Réunion du GTTC a eu lieu le 24 mars 2016, à Ankara en Turquie, avec pour thème "Améliorer l'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI". Dans une tentative d'apporter des contributions aux discussions lors de la réunion, le Bureau de coordination du COMCEC (BCC) a commandé le rapport de recherche sur le même sujet que le thème de la réunion "Améliorer l'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI". Lors de la réunion, les représentants des États membres ont partagé leurs points de vue, expériences, réalisations et défis dans le domaine de l'entretien des routes dans leurs pays respectifs. En outre, a été discuté la question des politiques pouvant être mises en œuvre pour améliorer la qualité des services offerts dans ce domaine. Les discussions ont également été enrichies par les présentations des États membres et des organisations internationales.

Comme principal résultat de la réunion, des recommandations politiques importantes ont été soulignées;

- Développer une Stratégie nationale de l'entretien des routes basés sur des faits et des données

⁶ Ibid

- Assurer une Allocation de financement adéquat et stable pour l'entretien des routes et Optimiser l'utilisation des fonds routiers disponibles par un cadre juridique et une structure institutionnelle solides.
- Utiliser des contrats basés sur la performance dans l'entretien des routes
- Mettre en place un système de gestion de base de données routier.

- **Huitième réunion du Groupe de travail sur le Transport et les Communications**

La Huitième Réunion du GTTC a eu lieu le 27 octobre 2016 à Ankara sur le thème “Amélioration de la sécurité routière dans les Pays membres de l'OCI”. De manière similaire à la précédente Réunion, le BCC a fourni à la réunion deux études comme base de discussions: “Amélioration de la sécurité routière dans les Etats membres de l'OCI” et “Perspectives 2016 du Transport et des Communications dans le COMCEC”. Au cours de la réunion, les délégués des États membres ont partagé leurs points de vue, expériences, réalisations et défis en matière de sécurité routière dans leurs pays respectifs. La question des politiques qui peuvent être appliquées pour améliorer les services de sécurité routière a été discutée. Les discussions ont également été enrichies par des présentations des États membres, organisations internationales et ONG.

En résultat de cette réunion, des recommandations politiques importantes ont été soulignées comme suit:

- Sensibilisation à la sécurité routière dans les États membres,
- Adhésion aux principaux Accords de sécurité routière des Nations Unies et utilisation des systèmes d'approche prudents pour le système de gestion national de la sécurité routière,
- Création d'un système de données fiables et durables pour la sécurité routière et les accidents,
- Développement d'une Stratégie nationale de sécurité routière et désignation d'un Organisme national multidisciplinaire (Agence principale) chargé de la gestion de la sécurité routière.

Le Groupe de travail tiendra sa neuvième réunion à Ankara, le 9 mars 2017, sur le thème “Augmentation de la pénétration de l'Internet haut débit dans les pays membres de l'OCI”.

Mécanisme de financement de projet du COMCEC

Grâce à son deuxième instrument d'application, à savoir le Mécanisme de financement de projet, le BCC a fourni des aides aux projets sélectionnés et proposés par les États membres s'étant enregistrés dans le Groupe de travail sur le transport et les communications. En 2015, la République de Turquie, avec les six partenaires du projet ont mis en œuvre le projet intitulé “Mesure et étalonnage de l'IPMP (Indice de Performance de Mouvement des Passagers) au sein des pays de l'OCI”.

Dans le cadre du troisième appel à projet annoncé en septembre 2015, un projet dans le domaine du transport et des communications a été jugé recevable pour financement. A cet égard, la République de Turquie et ses partenaires dans le projet ont mis en œuvre le projet intitulé “Évaluation et amélioration de l'interconnectivité du fret aérien entre les États membres de l'OCI: l'approche de la comodalité du fret aérien (ACCMA) pour faciliter le commerce intra-OCI”. Le quatrième appel à projets a été lancé en septembre 2016.

Annexe

Indicateurs socio-économiques et du réseau routier des Pays membres de l'OCI

Indicateur	Min	Max	Moyenne	Min	Max
Population	345,023	249,865,631	28,922,429	Maldives	Indonesie
RNB par habitant (\$)	400	86,790	5,676	Niger	Qatar
Surface (Km ²)	300	2,724,900	558,830	Maldives	Kazakhstan
Routes (Km)	0	3,891	590	Albanie	Arabie Saoudite
Autoroutes, routes principaux et nationales (Km)	0	38,570	11,534	Surinam	Indonesie
Routes secondaires ou régionales (Km)	0	113,451	21,505	Togo	Egypte
Autres routes (Km)	0	415,788	69,807	Surinam	Indonesie
Longueur totale des routes (Km)	88	508,000	68,227	Maldives	Indonesie
Routes goudronnées (%)	1	100	52	Tchad	Jordanie
Routes goudronnées (Km)	88	355,220	35,740	Maldives	Turquie
Routes non-goudronnées (Km)	0	220,074	31,423	Jordanie	Indonesie
Longueur des routes PIB par habitant (Km/\$)	0.03	300	49	Maldives	Ouganda
Densité des routes (Km/Km ²)	0.005	5.6	0.32	Soudan	Bahrain
Volume du trafic (Mio Veh-Km)	74	115,752	30,779	Gambie	Mozambique
Transport terrestre de marchandises (Mio T-Km)	5	344,779	105,023	Mali	Kazakhstan
Transport terrestre de passagers (Mio P-Km)	16	343,384	128,758	Gambie	Pakistan
Transport routier de marchandises (Mio T-Km)	4	224,048	63,737	Mali	Turquie
Transport routier de passagerst (Mio P-Km)	16	322,765	122,394	Gambie	Pakistan
Personnes décédées / 100,000 population	1	37	10	Burkina Faso	Lybie
Personnes blessées /100,000 population	1	384	99	Bangladesh	Iran
Accidents avec dommages corporels/100,000 population	1	316	80	Bangladesh	Iran
Accidents avec dommages corporels/ 100 million Veh-Km	13	1,693	471	Azerbaïdjan	Kazakhstan
Dépenses de Gouvernement central (Mio USD)	1	6,582	756	Sierra Leone	Turquie
Dépenses de Gouvernement régional/local (Mio USD)	46	185	116	Tunisie	Maroc
Dépenses du secteur privé (Mio USD)	135	135	135	Azerbaïdjan	Azerbaïdjan
Dépenses totales (Mio USD)	1	6,582	959	Sierra Leone	Tuquie
Investment expenditures (Mio USD)	1	5,785	623	Malaysie	Tuquie
Dépenses d'entretien (Mio USD)	0.13	797	130	Gambie	Tuquie
Autres dépenses (Mio USD)	0.02	66	17	Egypte	Arabie Saoudite
Revenus routiers indirects: Taxes sur le carburant (Mio USD)	1	178	83	Egypte	Kazakhstan
Revenus routiers directs: Péages (Mio USD)	2	450	131	Guyane	Turkey
Autres revenus routiers (Mio USD)	0	101	50	Guyane	Mozambique
Revenus totaux (Mio USD)	48	450	218	Guyane	Turquie

Source: Améliorer l'entretien des routes dans les Pays membres de l'OCI, COMCEC