



TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS OIC/COMCEC/37-21/D(20)



NOTE DU BCC SUR LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

BUREAU DE COORDINATION DU COMCEC
novembre 2021

1. NOTE SUR LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

I. Introduction

L'industrie du transport est en pleine croissance en raison de l'augmentation du revenu par habitant et des besoins de mobilité des ménages, de la mondialisation des échanges, des tendances à la déréglementation et de la privatisation des infrastructures et des services de transport, ainsi que des progrès technologiques.

Les infrastructures de transport sont cruciales pour le développement économique et social des pays et les infrastructures de qualité constituent un pilier clé pour la compétitivité internationale.¹ Selon le rapport « Infrastructures jusqu'en 2030 », les besoins mondiaux en investissements dans les transports et les infrastructures dépasseraient 11 trillions de dollars sur la période 2009-2030. Pour planifier et mettre en œuvre de manière efficace les infrastructures de transport, les pays doivent disposer de cadres politiques nationaux solides et assurer le financement nécessaire.

En outre, en ce qui concerne le transport de surface, les voyages routiers et ferroviaires de voyageurs dans le monde devraient passer d'environ 120% à 230% d'ici 2050, alors que cette croissance devrait varier de 240% à 450% pour les économies non-membres de l'OCDE. En outre, le transport routier et ferroviaire de marchandises devrait augmenter de 230% à 420% au cours de la même période.²

De manière similaire, l'industrie des Technologies de l'Information et des Communications (TIC) est également en croissance et continue d'être une industrie clé de la croissance, de l'innovation, aussi bien que du développement économique et social. La part du secteur des TIC dans le PIB est d'environ 6% dans les pays membres de l'OCDE et relativement moins dans les pays en voie de développement. Avec la diffusion rapide des technologies numériques dans les pays en voie de développement, ce pourcentage pourrait augmenter à l'avenir. En outre, les contributions indirectes de l'investissement dans les TIC à la croissance économique, grâce à l'amélioration de la productivité totale des facteurs, pourraient également être importantes.

Dans ce cadre, l'infrastructure des transports et des communications est un élément essentiel du développement économique et social des pays. La croissance économique et de la productivité d'une région donnée est étroitement liée à ses infrastructures de transport et à ses systèmes de transport, qui permettent une productivité accrue grâce à des coûts logistiques plus faibles, des économies sur les stocks et un accès à des marchés de l'approvisionnement et du travail plus importants.

En outre, la COVID-19 a eu des conséquences inhabituelles sur les systèmes et services de transport des pays. Les réponses à la COVID-19, de la mise en œuvre de la distanciation

1 OCDE, 2012

2 Forum International des Transports (ITF)

sociale aux politiques de confinement des zones touchées, ont d'énormes conséquences sur la mobilité et la connectivité des personnes et des biens, sur la continuité des services de transport et donc sur l'ensemble du secteur. Cela aura également des impacts cumulatifs sur l'activité économique des villes, des régions, de la logistique du fret, ainsi que des industries, des marchés et des chaînes d'approvisionnement connexes. Cette crise se fait surtout sentir dans les transports publics et l'aviation commerciale ; et, à mesure que les frontières des villes, des régions et des pays se ferment, l'impact sur les biens, les services et les nœuds de production deviendront plus apparents avec des pénuries de produits, aggravées par le stockage. Les mesures prises pour contenir l'épidémie ont entraîné une réduction spectaculaire des activités de transport. La demande mondiale de passagers en aviation a diminué de 80% en 2020 par rapport à 2019. Il est estimé qu'il y aura une perte de 300 milliards de dollars de revenus en raison de cette diminution. Selon l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), la perte totale de revenus-voyageurs des opérateurs ferroviaires a atteint près de 60 milliards de dollars en 2020. Par ailleurs, les activités de transport routier de passagers ont globalement diminué de 40 à 80 % dans presque toutes les villes. Ces chiffres sont également valables pour les pays membres de l'OIC.³

Ce choc négatif sur la demande affecte tous les modes de transport. En réponse à cette situation, de nombreux services de transport ferment ou diminuent car les itinéraires ne sont plus viables. Cela soulève des inquiétudes quant à la manière dont une connectivité et une mobilité minimales peuvent être maintenues afin de permettre aux passagers de voyager à des fins essentielles, ainsi que de protéger les chaînes d'approvisionnement pour les importations de nourriture, de carburant, de fournitures médicales et de biens essentiels, et les canaux nationaux de distribution. En conséquence, la fourniture de ces services sera probablement, à court et moyen terme, gravement compromise en raison des difficultés financières des opérateurs. Ce qui est encore plus dramatique est qu'il est prévu que certains grands prestataires de services de transport, y compris les compagnies aériennes, pourraient faire faillite dans un avenir proche. Cela nous amène à souligner l'importance de maintenir les compagnies aériennes nationales et les autres capacités fonctionnelles de transport des pays à travers des interventions judicieuses, afin de perdre le rythme et de rester au courant pour répondre à l'augmentation significative de la mobilité attendue après la COVID.

Considérant l'importance de développer des stratégies d'atténuation solides pour les prestataires de services de transport pendant et après la COVID-19 et de contribuer au débat du point de vue des pays islamiques, le Groupe de Travail sur les Transports et les Communications du COMCEC (GTTC) a consacré ses 16^{ème} et 17^{ème} réunions aux "Stratégies d'Atténuation pour les Prestataires de Services de Transport pendant et après la COVID-19". Le renforcement de la coopération entre les pays membres sur ce thème par le partage d'expériences et de pratiques exemplaires contribuerait directement aux applications qui en découleraient, dans le cadre de la Stratégie du COMCEC.

³ 3 Stratégies d'Atténuation pour les Fournisseurs de Services de Transport pendant et après la COVID-19 dans les pays membres de l'OIC, Bureau de coordination du COMCEC, mai 2021.

II. Coopération en matière de transport et de communications sous l'égide du COMCEC

L'amélioration du fonctionnement, de l'efficacité et de la durabilité des transports et des communications dans les États membres est l'objectif principal de la stratégie du COMCEC dans le domaine des transports et des communications. Dans ce cadre, depuis la 36^{ème} Session du COMCEC, le GTTC du COMCEC a élaboré des Stratégies d'atténuation pour les prestataires de services de transport pendant et après COVID-19 lors de ses 16^{ème} et 17^{ème} réunions.

A. Stratégies d'Atténuation pour les Fournisseurs de Services de Transport pendant et après la COVID-19

(16^{ème} et 17^{ème} Réunions du Groupe de Travail sur les Transports et les Communications)

Les 16^{ème} et 17^{ème} Réunions du Groupe de Travail sur les Transports et les Communications du COMCEC se sont tenues en ligne et de manière virtuelle le 31 mai 2021 et le 14 Octobre 2021 respectivement sous le thème "Stratégies d'Atténuation pour les Prestataires de Services de Transport pendant et après la COVID-19".

Depuis la dernière réunion ministérielle du COMCEC, de légères modifications ont été apportées au processus de préparation des études analytiques sectorielles du COMCEC et à la conduite des réunions des groupes de travail, en tenant compte des demandes et des commentaires précieux des points focaux nationaux et des experts de haut niveau des pays membres. Un rapport de recherche est préparé pour deux réunions de groupe de travail consécutives.

Etant donné que cette nouvelle modalité d'exécution assurerait une longue période de préparation et suffisamment de temps pour perfectionner l'étude finale, les contributions actives des points focaux et des représentants des pays membres dans le processus sont cruciales. Cette nouvelle modalité devrait contribuer au développement de recommandations politiques plus concrètes au profit des pays membres.

Dans ce cadre, un rapport de recherche sur le même thème a été préparé pour deux réunions consécutives du GTTC du COMCEC (16^{ème} et 17^{ème} réunions). Alors que la première version préliminaire du rapport a été soumise à la 16^{ème} réunion du GTTC, la version finale du rapport a été soumise pendant la 17^{ème} réunion du GTTC. L'objectif principal de l'étude est d'établir une base conceptuelle pour une meilleure compréhension des actuelles et futures conséquences de la COVID-19 sur les prestataires de services de transport dans les pays membres de l'OCI et de proposer des stratégies et des politiques d'atténuation saines pour relever les défis qui se sont posés jusqu'à présent. Le rapport révèle des conclusions importantes en termes de Stratégies d'atténuation pour les prestataires de services de transport dans le monde ainsi que dans les pays membres. À cet égard, le rapport donne un aperçu des implications de la COVID-19 sur les prestataires de services de transport dans les pays

membres de l'OCI, soulignant les problèmes et défis cruciaux auxquels les pays de l'OCI sont confrontés pendant et après la COVID-19, et les principales recommandations décrivant comment ces questions peuvent être traitées par les différentes parties prenantes.

En outre, le rapport souligne que les prestataires de services de transport dans tous les pays membres de l'OCI ont été confrontés à des défis incluant mais ne se limitant pas aux restrictions gouvernementales et les contraintes de capacité de la chaîne d'approvisionnement avec le déclenchement de la pandémie de COVID-19. Ces contraintes ont causé plusieurs problèmes concernant la capacité de fret, la suspension de services clés ainsi que des problèmes liés à l'appréciation des coûts en général.

Le rapport révèle également certaines recommandations pratiques pour atténuer les effets néfastes de la pandémie sous les titres suivants ;

- Mesures politiques
- Mesures institutionnelles et organisationnelles
- Mesures techniques et technologiques
- Mesures législatives
- Protection des travailleurs des transports
- Mesures procédurales
- Autres recommandations

Le rapport est disponible sur le site Web du COMCEC. (www.comcec.org)

B. Financement des Projets du COMCEC

Le financement des projets du COMCEC (FPC) est l'autre instrument important de la stratégie. Les projets financés dans le cadre du FPC doivent servir la coopération multilatérale et doivent être conçus conformément aux objectifs et aux résultats attendus définis par la Stratégie dans sa section sur les transports. Les projets jouent également un rôle important dans la réalisation des recommandations politiques formulées par les pays membres au cours des réunions du GTTC

Dans le cadre du 7ème appel à propositions de projets, 3 projets ont été sélectionnés pour être financés par le BCC en 2020. Ces projets ne sont toutefois pas encore terminés en raison des retards dus aux restrictions de voyage international imposées par la pandémie COVID 19 et reportées à 2021 par les propriétaires de projets. En outre, après le 8e appel à propositions de projets dans le cadre du CPF, un projet a été sélectionné pour être mis en œuvre en 2021. Les projets sélectionnés dans le cadre du CPF, qui devraient être achevés en 2021, sont les suivants :

Le projet intitulé "Établir des archives de transport maritime" est mis en œuvre par le Cameroun en partenariat avec la Côte d'Ivoire et le Tchad en 2021. Le projet vise à développer les cadres juridiques, institutionnels et réglementaires pour améliorer les flux

commerciaux dans les corridors Douala – Ndjamena et Douala-Bangui. Un programme de formation et un atelier de travail seront organisés avec les principaux acteurs clés du transport afin de discuter des institutions et du cadre réglementaire.

Le deuxième projet intitulé "Suivi du corridor de transport Lagos-Abidjan" est mis en œuvre par le Nigéria en partenariat avec le Bénin, le Togo et la Gambie. L'objectif de ce projet est de faciliter la circulation des personnes et des biens et d'améliorer la gouvernance le long du corridor.

En outre, la Turquie met en œuvre le projet intitulé "Mise en œuvre des conventions maritimes internationales" avec deux pays partenaires, le Liban et la Tunisie en 2021. Ce projet vise à assurer une coordination et une coopération efficaces parmi les pays sélectionnés en créant un comité de mise en œuvre et en améliorant les capacités.