



TRANSPORT ET COMMUNICATIONS

OIC/COMCEC/30-14/D(18)



NOTE DU BCC SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

**BUREAU DE COORDINATION DU COMCEC
Novembre 2014**

NOTE SUR LA COOPERATION DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

La mobilité est l'une des caractéristiques les plus fondamentales et les plus importantes de l'activité économique parce qu'elle répond à un besoin de base: se déplacer d'un endroit à un autre, un besoin partagé entre les passagers, les frets et les informations. Les économies et les régions ne partagent pas le même niveau de mobilité. Les économies qui possèdent une plus grande mobilité sont souvent celles qui ont de meilleures chances de se développer que les économies à mobilité réduite. Assurer la mobilité est une industrie qui offre des services à ses clients en employant des personnes et en payant des salaires, encourageant ainsi l'investissement des capitaux et la génération des revenus.

Tous les différents modes de transport sont mutuellement supplémentaires et complémentaires pour fournir la mobilité. Par conséquent, aucun mode de transport particulier n'est uniquement responsable de fournir la mobilité. D'autre part, il existe de grandes différences entre les modes de transport en termes de rentabilité et de rapidité. En bénéficiant des avantages de tous les modes de transport, le transport multimodal a apporté un nouveau souffle aux modes traditionnels de transport. Le transport Multimodal de Fret (TMF) est essentiellement appliqué à toute chaîne de transport de marchandises impliquant au moins deux modes de transport. Étant l'un des plus importants types d'équipements du TMF, le porte-conteneurs a changé le monde. Il a facilité le transport des marchandises entre les continents, a augmenté l'efficacité de la logistique, a stimulé la croissance du commerce mondial et a permis aux pays en développement de s'intégrer aux chaînes d'approvisionnement mondiales sans avoir des investissements énormes. Dans ce contexte, le Transport Multimodal de Fret (TMF) joue de plus en plus un rôle fondamental dans le commerce mondial. Il permet de limiter les durées de transit, minimiser les embouteillages, assurer la sécurité des déplacements des marchandises et réduire les coûts logistiques.

Les études dans le domaine du TMF ont fourni des preuves quant au rôle exceptionnel de la conteneurisation et les services du TMF pour l'intégration des pays dans les chaînes d'approvisionnement mondiales et le renforcement de leur commerce extérieur. En se basant sur les résultats des recherches les plus récentes, les effets du commerce conteneurisé et des services ferroviaires de l'arrière-pays pourraient être présentés pour 157 pays. Le commerce extérieur d'un sous-échantillon de 22 pays industrialisés a augmenté de 292% au cours des 20 premières années de la conteneurisation des ports, mais il a fait un bond de 790% quand les ports ainsi que le système ferroviaire de l'arrière-pays ont été conteneurisés. Les impacts de la conteneurisation dans 135 pays en développement étaient plus faibles en termes de dimension mais ils ont suivi la même tendance. Le commerce a augmenté de 121% au cours des 20 premières années de la conteneurisation des ports, mais il a fait un bond de 357% si les deux ports et le système ferroviaire de l'arrière-pays ont été conteneurisés. Ces résultats montrent clairement la fonction cruciale du Transport Multimodal de Fret pour renforcer les impacts positifs de la conteneurisation.¹

¹Le Bureau de Coordination du COMCEC, Tendances et Politiques mondiales en matière du Transport Multimodal de Fret, (www.comcee.org)

La part du marché des pays en développement dans le domaine du trafic mondial de conteneurs a augmenté au cours de la dernière décennie et a atteint environ 40% en 2011. Cette évolution va de pair avec une importance croissante des ports à conteneurs dans les pays en développement en tant que centres de transbordement pour les réseaux mondiaux des paquebots de grande ligne. En même temps la domination des voies commerciales de / vers l'Amérique et l'Europe a diminué.

Par conséquent, les systèmes de transport performants, efficaces et durables ont un impact direct sur le développement des pays. Etant donné les objectifs de cette brève note, une attention particulière est accordée au transport aérien.

I. Tendances mondiales du transport aérien

Au cours de la dernière décennie, il y a eu un développement sans précédent dans tous les modes de transport en particulier dans l'industrie du transport aérien. Bien que le transport aérien soit le plus coûteux parmi les autres modes de transport, son rôle de fournir des connexions rapides et intercontinentales en a fait une question économique et sociale essentielle à travers le monde entier. Le transport aérien est, par sa nature, une industrie mondiale. Il a connu une croissance sans précédent au cours des 30 dernières années. Cette croissance a été alimentée par des principaux facteurs tels que la croissance de l'économie mondiale qui repose en grande partie sur le transport aérien, la croissance de l'industrie du tourisme qui se tourne principalement vers le transport aérien et l'avancement technologique qui rend l'avion et le vol considérablement plus sûrs et plus rentables.

Selon l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et l'Association Internationale du Transport Aérien (AITA), en 2013, l'industrie du transport aérien a transporté 3,1 milliards de passagers environ, soit à peu près 40 pour cent de la population du monde si l'on compte sur une base d'un vol aller-retour. Plus de 50 pour cent des touristes internationaux et plus de 49,8 millions de tonnes de frets avec 35% des exportations interrégionales de marchandises de valeur sont transportées par avion. En plus de son rôle unique dans le domaine du transport, l'industrie du transport aérien génère 8,7 millions environ d'emplois directs dans le monde entier. L'impact total de l'aviation sur l'économie mondiale est 2,4 trillions de dollars américains y compris les effets directs, indirects et catalytiques du tourisme.

Le transport aérien n'a jamais joué auparavant un rôle aussi crucial dans le développement économique mondial. La libéralisation des marchés de l'aviation, l'émergence de compagnies aériennes à bas prix (LCC) et les accords bilatéraux relatifs aux services aériens constituaient des facteurs fondamentaux du développement du secteur de l'aviation par l'amélioration de la connectivité aérienne entre / dans les pays.

Le transport aérien augmente la connectivité d'un pays ce qui peut contribuer à augmenter la productivité, en encourageant l'investissement et l'innovation, en améliorant les opérations commerciales et l'efficacité et en permettant aux entreprises d'attirer des employés de haute qualité. Le développement des liaisons aériennes ouvre de nouveaux marchés pour un pays et suscite plus d'activités d'exportation. En même temps, une plus grande connectivité augmente la concurrence et le choix, dans le marché intérieur. Cela encourage les compagnies nationales à

adopter les meilleures pratiques internationales dans la production et la gestion et à se spécialiser dans les domaines où elles disposent d'un avantage comparatif. En outre, une plus grande connectivité rend également l'attraction de l'investissement extérieur plus facile pour les compagnies nationales. Etant donné l'augmentation de la connectivité mondiale due au transport aérien au cours des dernières décennies, Oxford Economics estime que cet impact atteint une valeur dépassant 200 milliards de dollars du PIB mondial².

En conséquence, le progrès de l'industrie du transport aérien est exceptionnel au cours des dernières décennies et il a donc eu un impact incroyable sur le développement économique et le bien-être des pays. Cependant, un système de transport durable complet ne sera possible qu'en assurant la durabilité dans tous les autres modes de transport à côté du transport aérien. Par conséquent, l'infrastructure du transport est très importante pour un meilleur système de transport.

Bien que les infrastructures de transport aient connu un développement spectaculaire en parallèle avec les progrès du transport aérien au cours des dernières décennies, il existe toujours une grande diversité entre les pays au niveau de la qualité des infrastructures du transport et le coût des services du transport. Il est bien évident que les pays qui disposent d'un système d'infrastructure du transport bien établi tirent plus de bénéfices de l'économie mondiale. Ce qui signifie que l'intégration dans le marché mondial d'aujourd'hui et le développement réussi deviennent presque impossibles sans le développement de l'infrastructure du transport et de l'industrie du transport aérien.

- **Le transport aérien dans les Pays Membres de l'OCI**

Le secteur de l'aviation est la clé de la croissance et du développement économiques des pays en voie de développement, y compris les Pays Membres de l'OCI. L'empreinte de l'aviation sur les Pays Membres de l'OCI peut être observée clairement par le nombre des aéroports commerciaux, le nombre des lignes aériennes et surtout le nombre de passagers dans chaque Etat membre. Bien qu'il existe, sans doute, plus d'aéroports qui relèvent de l'aviation générale ou qui manquent actuellement de services commerciaux fixes, il a été estimé que les pays membres de l'OCI ont plus de 520 aéroports commerciaux qui sont actuellement en cours d'utilisation par des transporteurs réguliers. La grande majorité de ces aéroports existent dans les pays où l'aviation est activement encouragée par les quatre principaux Etats (l'Indonésie, la Turquie, l'Iran et la Malaisie) possédant 40% des 520 aéroports.³

D'autre part, les pays membres de l'OCI possèdent quelques-unes des lignes aériennes les plus dynamiques dans le monde entier qui sont des opérateurs de trafic importants tels que Turkish Airlines, Emirates, Etihad et Lion Air. Alors que seulement 38 Etats membres de l'OCI présentent leurs chiffres annuels de passagers, le total combiné est un chiffre considérable de 602.6m de passagers. La Turquie génère le plus de trafic aérien avec 22% du total de l'OCI suivie par les Emirats Arabes Unis avec 15% tandis que la contribution de l'Indonésie et la

²Aviation/Bénéfices au-delà des frontières/GATA, mars 2012, p.2

³Évaluation de ICF SH&E du Guide Officiel des horaires des lignes aériennes

Malaisie est estimée à 13,5%. Encore une fois, la Turquie est le leader du marché sur le plan de l'aviation avec 20% du total des mouvements du trafic aérien tandis que l'Indonésie occupe la deuxième place avec 14%.⁴

Il y a une grande variation dans les chiffres du trafic aérien entre les Etats membres de l'OIC. D'une part, plusieurs pays de l'OIC atteignent certains des niveaux du trafic aérien les plus élevés à l'échelle mondiale. Par exemple, l'aéroport international de Soekarno-Hatta en Indonésie, l'aéroport international de Dubaï aux Emirats Arabes Unis, l'aéroport international d'Atatürk en Turquie et l'aéroport international de Kuala Lumpur en Malaisie sont classés parmi le top 30 des aéroports les plus fréquentés en termes de mouvement des passagers. De plus, l'aéroport international de Dubaï aux Emirats Arabes Unis, l'aéroport international de Doha et l'aéroport international de Kuala Lumpur en Malaisie sont classés parmi le top 30 des aéroports les plus fréquentés en termes de mouvement de fret aérien. D'autre part, plusieurs pays membres de l'OIC manquent d'un aéroport d'exploitation et par conséquent, ils ne parviennent pas à réaliser de mouvement du trafic aérien.⁵ Le tableau ci-dessous montre le transport aérien de passagers des Pays Membres de l'OIC pour l'année 2013.

Tableau : Les passagers aériens transportés dans les Etats Membres de l'OIC (Millions de passagers)

MOAN		Afrique Sub-saharienne		Asie	
Turquie	74,3	Nigeria	3,7	Indonésie	85,1
Emirats Arabes Unis	69,1	Togo	0,840	Malaisie	46,3
Arabie Saoudite	28,2	Mozambique	0,630	Pakistan	7,7
Iran	18,8	Soudan	0,556	Kazakhstan	4,8
Qatar	18,7	Sénégal	0,495	Ouzbékistan	2,5
Egypte	9,9	Côte d'Ivoire	0,433	Bangladesh	2,0
Maroc	6,7	Mauritanie	0,309	Azerbaïdjan	1,6
Oman	4,9	Cameroun	0,287	Afghanistan	1,2
Algérie	4,5	Somalie	0,258	Brunei Darussalam	1,2
Bahreïn	4,4	Uganda	181	Tadjikistan	0,628
Tunisie	4,1	Gambie	146	Kirghizistan	0,525
Jordanie	3,4	Benin	137	Suriname	0,259
Koweït	3,1	Burkina Faso	106	Guyana	0,191
Libye	2,5	Niger	0,087	Turkménistan	0,146
Lebanon	1,9	Gabon	0,034		
Yémen	1,2	Chad	0,033		
Albanie	0,865	Mali	0,033		
Iraq	0,512				

Source: Les indicateurs du développement mondial de la Banque mondiale

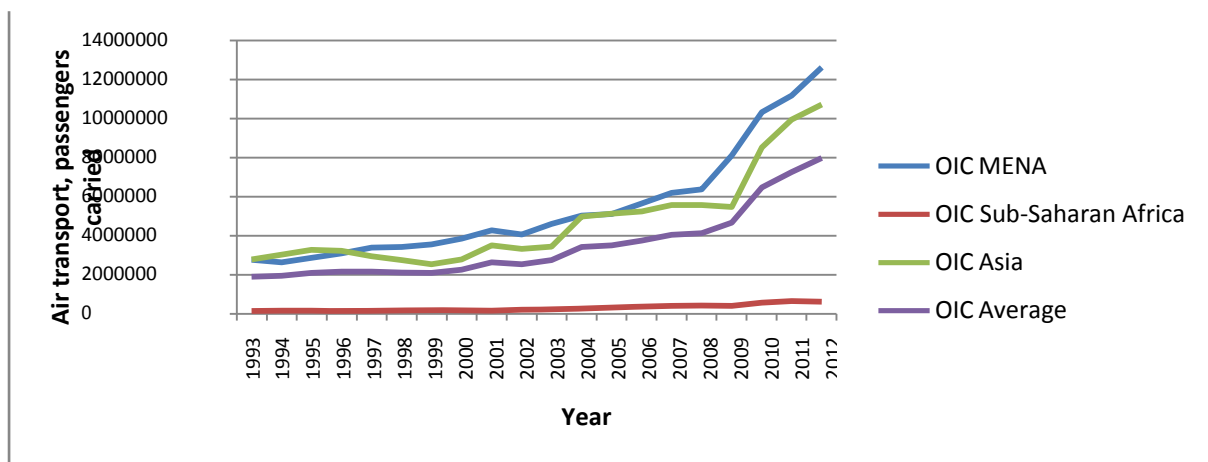
⁴ Bureau de Coordination du COMCEC, le développement des liaisons aériennes pour soutenir le tourisme dans les États Membres de l'OIC, (www.comcec.org)

⁵ COMCEC Perspectives 2014 sur le Transport - Édition révisée.

En général, les pays les plus peuplés ont tendance à avoir plus de trafic aérien de passagers. En outre, le niveau de revenus, la position géographique et la disponibilité des modes de transport alternatifs affectent le niveau de trafic aérien de passagers dans ce pays. Par exemple, les pays qui manifestent une hausse des revenus par habitant sont plus susceptibles de connaître une augmentation du trafic aérien de passagers par habitant. De même, il est possible d'observer que

les pays insulaires où les liaisons de transport de surface sont très limitées enregistrent des chiffres plus élevés du trafic aérien de passagers par habitant. La perspective des pays membres de l'OIC sur l'industrie du transport aérien pour la période à venir est positive, comme une croissance solide est prévue dans toutes les régions. Cette croissance devrait être particulièrement forte puisque l'augmentation du pouvoir d'achat, l'émergence de compagnies aériennes à bas prix (LCC) et la libéralisation du secteur convergent pour soutenir l'expansion des services aériens. La figure ci-dessous indique les changements des passagers aériens transportés entre 1993 et 2012 dans l'OIC. Il est apparemment observé que l'Asie de l'OIC est plus performante que les autres régions de l'OIC dans la période de 1990-1996 et la Région du MOAN de l'OIC a pris les devants dans la période de 1997-2012. Les deux régions de l'OIC ont connu un taux du trafic aérien de passagers plus élevé que la moyenne de l'OIC tandis que l'Afrique sub-saharienne de l'OIC a réalisé un taux inférieur à cette moyenne tout au long de la période de 1993-2012.

Figure: Les passagers aériens transportés dans les régions de l'OIC dans la période de 1993-2012



Source: Indicateurs de développement de la Banque Mondiale

La forte croissance dans les marchés émergents et les marchés en développement dans le domaine du secteur de l'aviation exigera de nouveaux investissements dans les aéroports et l'infrastructure relative au contrôle du trafic aérien. Dans les pays qui connaissent un grand nombre de passagers, l'amélioration des aéroports grâce aux projets d'extension peut être principalement financée par le secteur privé. Dans les pays où le volume de trafic est plus faible, les investissements d'infrastructure nécessaires ont souvent besoin d'être financés par le secteur public. En outre, la forte croissance du trafic nécessite également l'amélioration de la surveillance réglementaire pour assurer la sûreté, la sécurité et la durabilité sur le plan de concurrence loyale et ouverte. Surtout vu l'environnement économique actuel, les gouvernements devraient accorder la priorité à la connectivité plutôt qu'à la sur-réglementation du processus du transport aérien à travers les lourdes taxes, les réglementations contraignantes et les goulets d'étranglement fastidieux dans le développement des infrastructures.

II. La coopération dans le domaine du transport sous l'égide du COMCEC

Étant donné l'importance d'un système de transport efficace pour assurer le développement durable dans les États membres, des efforts considérables ont été déployés sous l'égide du COMCEC.

2.1 Stratégie du COMCEC sur le Transport et les Communications

Le Transport et les Communications sont définis comme étant l'un des six domaines de coopération figurant dans la Stratégie du COMCEC. L'objectif stratégique de coopération dans le domaine du transport et des communications est défini comme « *l'amélioration du fonctionnement, de l'efficacité et de la durabilité du transport et des communications dans les États Membres* ». Le Cadre de Régulation, les Capacités Humaines et Institutionnelles, les Politiques des Infrastructures de Transport et les Technologies d'Information et de Communications ont été identifiés par la stratégie comme étant les résultats des domaines de transport et de communications.

2.2 Réunions du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications

- Troisième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications

La troisième réunion du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport s'est tenue le 13 mars 2014 à Ankara, Turquie, sous le thème de « *Développer le Transport Multimodal de Fret (TMF) entre les Pays Membres de l'OCI: Mises en œuvre actuelles et recommandations de la politique* »

Au cours de la réunion, les représentants ont abordé l'état actuel du transport multimodal de fret dans leurs pays respectifs dans le cadre de la perspective du cadre de régulation, les pratiques opérationnelles, les défis de mise en œuvre et la capacité géographique et institutionnelle. Les discussions ont été enrichies également par les présentations des délégués des États membres et des représentants du secteur privé. Les représentants ont, de même, échangé leurs points de vue, réalisations et expériences quant aux mécanismes incitatifs dans le domaine du TMF dans leurs pays respectifs.

A la fin de la réunion, il a été décidé que quelques politiques au niveau gouvernemental devraient être mises en œuvre afin d'obtenir de meilleurs services du TMF dans les États Membres de l'OCI. Ces politiques concernent, en principe : la création des conditions de concurrence égales ou équitables pour tous les modes de transport, la production du cadre de régulation consacré à ce domaine, le financement de la construction des terminaux intermodaux en cas de besoin et la création d'un département spécialisé au sein du ministère du Transport en particulier dans le domaine de l'industrie logistique et intermodale.

Les Actes de la Réunion, outre l'étude Analytique intitulée « Développer le Transport Multimodal de Fret (TMF) entre les Pays Membres de l'OCI : État de mise en œuvre du TMF

entre les Pays Membres de l'OCI » et « les Perspectives 2014 du COMCEC sur le Transport » sont disponibles sur le site web du COMCEC (www.comcec.org).

- **Quatrième Réunion du Groupe de Travail du Transport et des Communications**

La quatrième réunion du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport s'est tenue le 11 septembre 2014 à Ankara, Turquie, sous le thème de « *Développer les liaisons aériennes pour soutenir le tourisme entre les Pays Membres de l'OCI* ».

Lors de la réunion, les délégués ont abordé le cadre conceptuel du développement des liaisons aériennes et l'impact économique du transport aérien, les tendances mondiales affectant les liens entre le transport aérien et le tourisme, la vue d'ensemble sur la situation dans les États membres ainsi que les motivations et les obstacles actuels à cet égard. Les discussions ont été enrichies également par les présentations des délégués des États membres et des représentants du secteur privé. Les représentants ont, de même, échangé leurs points de vue, réalisations et expériences quant aux mécanismes opérationnels dans le domaine des liaisons aériennes dans leurs pays respectifs.

La nécessité d'une coopération étroite entre les États membres pour établir plus de liaisons aériennes entre les États membres et la meilleure utilisation de leurs implications ont été mises au point pendant les délibérations. On a mis l'accent, lors de la réunion, sur la relation étroite qui existe entre le développement des liaisons aériennes et la somme des revenus du tourisme.

Après l'étude de ces questions, le Groupe de Travail a donné quelques recommandations en matière de politique afin de tirer plus de bénéfices de l'industrie du transport aérien. Ces recommandations en matière de politique ont favorisé l'augmentation de la libéralisation du transport aérien dans les États membres de l'OCI, la meilleure utilisation des PPP dans les infrastructures de l'aéroport et l'ouverture des marchés nationaux aux transporteurs à bas prix (LCC).

Les Actes de la Réunion, outre l'étude Analytique intitulée " Développer les liaisons aériennes pour soutenir le tourisme entre les Pays Membres de l'OCI" et "Perspectives 2014 du COMCEC sur le Transport - Édition révisée" sont disponibles sur le site web du COMCEC (www.comcec.org).

Le deuxième appel à projets sous l'égide du Financement des Projets du COMCEC a eu lieu en septembre 2014. Dans le cadre du deuxième appel à projets, trois propositions de projets des Pays Membres du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications et une proposition de projet des institutions pertinentes de l'OCI ont été annoncées comme propositions sélectionnées.

