



LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

OIC/COMCEC/33-17/D(..)



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

BUREAU DE COORDINATION DU COMCEC

Novembre 2017

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

I. Introduction et Tendances Globales

Le transport et les communications sont des secteurs clés pour le développement économique des pays. 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 services de transport, ainsi que les progrès technologiques.

L'infrastructure du transport est cruciale pour le développement économique et social des pays et l'infrastructure de qualité est un pilier essentiel de la compétitivité internationale.¹ Selon le rapport «Infrastructures à 2030», les besoins globaux en matière d'investissements dans les infrastructures de transport et de distribution pourront dépasser 11 trillions de dollars au cours de la période 2009-2030.

Afin de planifier et de mettre en œuvre 10 à 20 ans d'infrastructure de transport au bon moment et au bon endroit, les pays doivent posséder des cadres politiques nationaux et un financement assuré.

Par ailleurs, en matière de transport de surface, les voyages mondiaux des passagers de la route et du rail devraient croître d'environ 120% et 230% jusqu'en 2050, alors que cette croissance devrait se situer entre 240% et 450% pour les économies non membres de l'OCDE. De plus, le transport mondial de la route et de fret ferroviaire devrait augmenter entre 230% et 420%.² Les corridors de transport transnationaux jouent un rôle central dans la réalisation de ces prévisions en améliorant le commerce intra-régional et les investissements, et en reliant les économies à travers une région. De ce fait, et en raison de son importance cruciale, la question des corridors de transport transnationaux a récemment été soulevée comme point important à l'ordre du jour du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications (GTTC).

Similairement, l'industrie des Technologies de l'Information et des Communications (TIC) est aussi en croissance et continue à être au centre 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 digitales dans les pays en voie de développement, ce nombre pourrait augmenter à l'avenir. De plus, les contributions indirectes des investissements des TIC à la croissance économique à travers les améliorations dans la productivité totale des facteurs pourraient également être considérables.

Aujourd'hui les appareils mobiles et la connexion relative large bande continuent d'être plus incorporés dans le tissu de la société et ils jouent un rôle capital dans l'entretien de la dynamique du développement économique des pays. D'après la Banque Mondiale³, dans les pays en voie de développement, le nombre de ménages ayant un téléphone portable est supérieur au nombre de ménages ayant accès à l'électricité ou à l'eau potable et presque 70 pour cent du cinquième inférieur de la population a un téléphone

¹ OCDE, 2012

² Forum International des Transports (FIT)

³ <http://documents.worldbank.org/curated/en/896971468194972881/pdf/102725-PUB-Replacement-PUBLIC.pdf>

portable dans les pays en voie de développement. Le nombre des utilisateurs d'internet a plus que triplé dans une décennie pour passer d'1 billion en 2005 à environ 3.5 billions à la fin de 2016⁴.

Malgré l'augmentation rapide de l'utilisation des services à bandes à haut débit à travers le monde, des différences significatives se manifestent entre les régions en matière de la disponibilité de bandes à haut débit et des taux d'utilisation en fonction du développement économique des pays. Par conséquent, les implications pour l'élaboration des politiques sont d'une grande portée. Compte tenu de son importance fondamentale, le GTTC a élaboré le sujet de la pénétration à haut débit lors de sa neuvième réunion.

II. La Coopération dans le Domaine du Transport et des 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 important de la stratégie COMCEC dans le domaine des transports et des communications. A cette fin, le COMCEC se concentre sur d'importants problèmes de transport et de communication afin de produire des connaissances et de créer une compréhension commune ainsi que des politiques approximatives dans et entre les Pays Membres. Dans ce contexte, le GTTC du COMCEC a consacré sa neuvième réunion à la question de la pénétration à haut débit, et sa dixième réunion aux corridors de transport transnationaux.

III. Neuvième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications

Depuis la 32^{ème} Session du COMCEC, le GTTC a tenu sa 9^{ème} Réunion le 16 mars 2017 à Ankara, Turquie, avec pour thème « Accroître les Niveaux de Pénétration des Services Internet à Haut Débit dans les Pays Membres de l'OCI ».

Lors de la réunion, les représentants des États Membres ont partagé leurs points de vue et leurs expériences sur la manière de maximiser le potentiel de la pénétration de la large bande dans les Pays Membres de l'OCI en tant qu'un moteur de l'innovation et de la croissance. Les représentants ont de même discuté quelles sont les évolutions dans la pénétration de la large bande que les responsables de politiques devraient considérer aussi bien que les défis qu'ils devraient relever. De même, les avantages et les risques de la pénétration des services internet large bande ont été discutés par les participants. Par ailleurs, les participants ont élaboré les politiques qui peuvent être mises en œuvre pour augmenter la qualité des services fournis dans ce domaine. Les discussions ont été enrichies par les présentations des États Membres et du secteur privé.

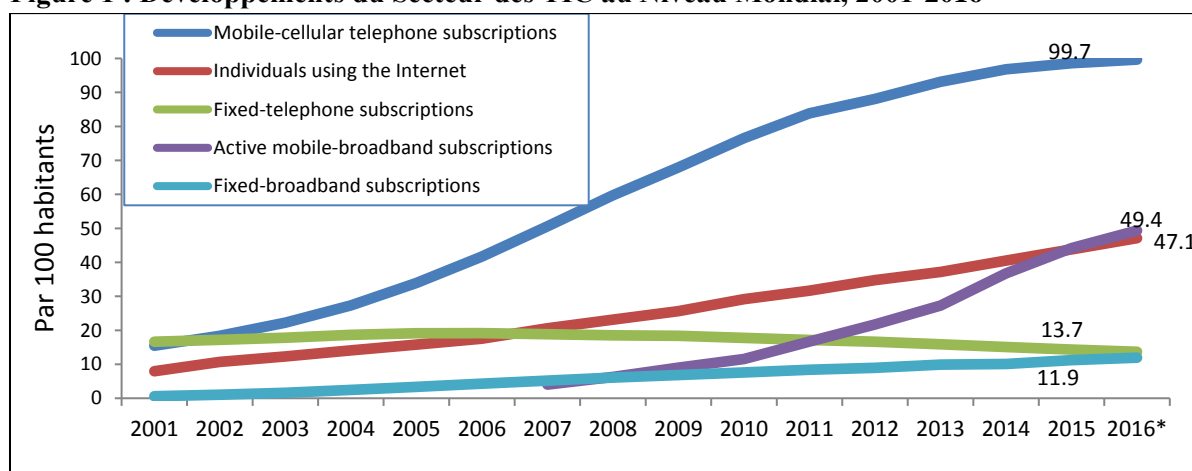
Afin de fournir des données pour les discussions durant la réunion, le Bureau de Coordination du COMCEC (BCC) a commandé un rapport de recherche sur le thème de la réunion. Ledit rapport de recherche contient des informations très importantes en ce qui concerne l'état de la pénétration des bandes à haut débit dans les États Membres de l'OCI, les principaux défis auxquels ils font face et les recommandations de politique éventuelles qui pourraient être mises en œuvre pour surmonter ces défis. Le rapport révèle également des chiffres importants en ce qui concerne l'état des bandes à haut débit dans le monde et les tendances mondiales.

- L'Empreinte de la Pénétration Large Bande (à Haut Débit) dans le Monde

⁴ Données de l'UIT

Comme le montre l'Indice⁵ Global des Évolutions des TIC dans la Figure 1, l'industrie des TIC a connu une croissance exceptionnelle durant la dernière décennie. L'économie numérique se répand aujourd'hui à presque tous les aspects de l'économie mondiale, influant sur des secteurs comme le secteur bancaire, le secteur du commerce de détail, de l'énergie, du transport, de l'éducation, de la publication, des médias ou de la santé. Les TIC transforment simplement les manières dont les interactions sociales et les relations personnelles sont gérées avec des réseaux et des appareils fixes, mobiles à large bande.

Figure 1 : Développements du Secteur des TIC au Niveau Mondial, 2001-2016



Note: * Estimation

Source : UIT Base de données mondiale des télécommunications/des Indicateurs des TIC

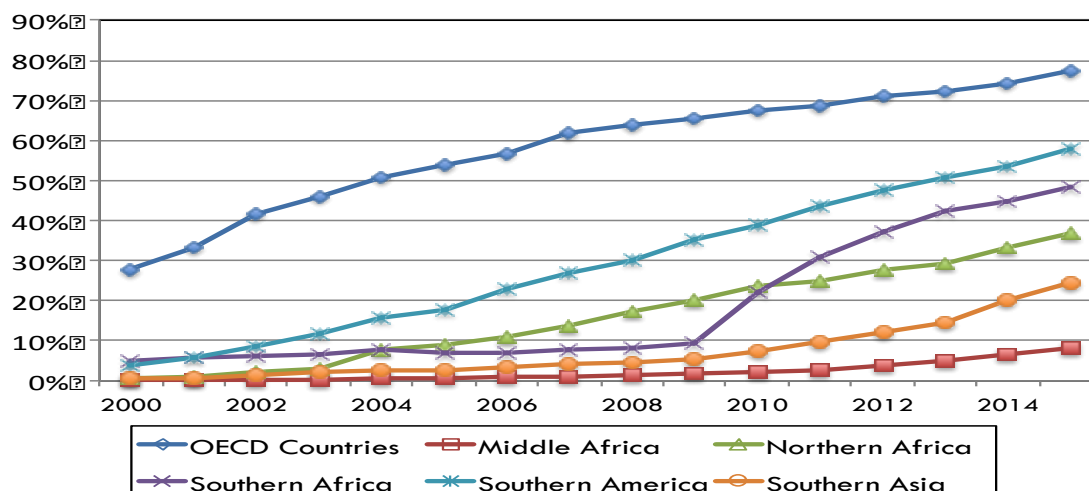
Étant un élément vital de l'économie numérique, le haut débit est une infrastructure essentielle pour renforcer la croissance économique et le bien-être des citoyens. Au-delà des avantages liés à la croissance du PIB, la large bande contribue à la création d'emplois et au renforcement des épargnes des consommateurs. Le rapport de recherche susmentionné souligne que plus la pénétration large bande est élevée, plus l'effet sur la croissance économique est marquée. Par conséquent, les pays et leurs citoyens vont tirer avantage d'accélérer l'adoption de la large bande.

Selon le rapport, 3.5 milliards de personnes sont aujourd'hui des utilisateurs de l'Internet, dont 2.4 milliards proviennent des pays en voie de développement. De plus, 34% des ménages dans les pays en voie de développement, 7% des ménages dans les pays les moins avancés (PMA) et 80% des ménages dans les pays développés ont eu accès à l'Internet à la fin de l'an 2015, à comparer avec la moyenne mondiale qui est de 46%.

Comme l'indique la Figure 2, l'utilisation de l'internet reste en dessous de la moyenne mondiale (OCDE) dans les régions émergentes entre 20 (Amérique du Sud) et 69 points de pourcentage (Afrique Centrale). Néanmoins, il est important de noter qu'au moins pour certaines régions dans le monde émergent (comme l'Amérique du Sud, l'Afrique du Sud et du Nord), l'écart avec les pays développés se réduit progressivement.

⁵ L'Indice Global des Évolutions des TIC (IDI) est un indice composite qui combine 11 indicateurs en une mesure de référence qui peut être utilisée pour observer et comparer les développements dans les TIC entre les pays et au fil du temps.

Figure 2 : Pénétration de l'internet (pourcentage de la population) (2000-2015)



Sources : COMCEC, *Accroître la Pénétration des Services Internet Large Bande dans les Pays Membres de l'OCI*

- Pénétration des Services Internet Large Bande dans les Pays Membres de l'OCI

Le rapport susmentionné indique que depuis les années 90, la technologie des bandes à haut débit a subi une diffusion spectaculaire dans le monde aussi bien que dans les Pays Membres de l'OCI. A la fin de l'an 2015, 14.95% des ménages étaient connectés à la technologie à large bande dans les Pays Membres de l'OCI, alors que 29.41% des individus avaient une connectivité haut débit mobile. Ces statistiques sont encore plus impressionnantes lorsqu'on considère que la technologie des bandes à haut débit n'a pas commencé son processus de diffusion jusqu'en 2001 dans le cas des réseaux fixes et jusqu'en 2007 pour les réseaux mobiles. Dans plusieurs Pays Membres de l'OCI comme l'Azerbaïdjan, le Liban, la Malaisie, le Qatar, le taux de pénétration ménager des réseaux fixes à haut débit avait dépassé 50%, tandis que dans d'autres pays comme le Bahreïn, l'Arabie Saoudite et les EAU, le taux de pénétration des réseaux mobiles à haut débit est supérieur à 70%.

Le rapport suggère également que le pourcentage des utilisateurs d'internet varie aussi considérablement à travers les régions de l'OCI. Par exemple, la pénétration internet dans les pays Africains de l'OCI atteint 27.90%, alors que ce taux est au niveau de 39.53% dans les pays Arabes de l'OCI et de 28.05% dans les nations de l'Asie. Le taux de pénétration des réseaux fixes à large bande dans les États Membres de l'OCI a atteint 14.95% de la totalité des ménages, à comparer à 78.07% dans les pays de l'OCDE. Par ailleurs, le taux de pénétration des réseaux mobiles a atteint 29.41% de la population totale, à comparer à 87.17% dans les pays de l'OCDE.

Dans ce cadre, il est clair que l'univers des Pays Membres de l'OCI n'est pas homogène en ce qui concerne les défis confrontés en matière du développement de la large bande. Dans le tableau ci-dessous, le rapport identifie trois étapes du développement de la large bande pour révéler les différences entre les Pays Membres de l'OCI en termes du développement de la large bande.

Tableau : Pays Membres de l'OCI : État de l'offre et de la demande des services large bande (2015)

	Offre			Demande	
	Couverture Fixe à Large Bande (ADSL)	Couverture Mobile à Large Bande (3G)	Couverture Mobile à Large Bande (4G)	Pénétration Fixe à Large Bande (ménages)	Pénétration Mobile à Large Bande (population)
Moyenne de l'OCI	53.33%	64.16%	46.82%	14.95%	29.41%
Avancé	>70 % 13 pays	>70% : 25 pays	>70% 6 pays	>70% 6 pays	>70% 9 pays
Moyen	70%-40% 3 pays	70%-40% 17 pays	70%-40% 4 pays	70%-40% 8 pays	70%-40% 11 pays
En Voie de Développement	<40% 39 pays	<40% 15 pays	<40% 37 pays	<40% 43 pays	<40% 35 pays

Source : COMCEC, *Accroissement de la Pénétration des Services Internet Large Bande dans les Pays Membres de l'OCI*

Le tableau montre que certains Pays Membres de l'OCI généralement au Moyen Orient (Bahreïn, Oman, Qatar, Arabie Saoudite, EAU) et en Asie Centrale (Azerbaïdjan, Kazakhstan) sont assez avancés en termes de l'offre et de la pénétration des services large bande. En revanche, un large groupe de pays Africains (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Tchad, Guinée, Sénégal, Sierra Leone, Soudan, Togo) demeure toujours à une étape limitée du développement de la large bande, en termes de l'offre aussi bien qu'en termes de la demande. Finalement, plusieurs pays de l'Afrique du Nord (Égypte, Tunisie, Maroc), de l'Afrique Subsaharienne (Côte d'Ivoire), du Moyen Orient (Koweït) et de l'Asie (Brunei, Kirghizistan, Turquie, Ouzbékistan) exposent une large couverture de la population combinée avec un taux de pénétration faible.

Néanmoins, les Pays Membres de l'OCI sont de plus en plus conscients du besoin de développer l'économie digitale d'une manière stratégique, y compris la pénétration large bande, de répandre ses avantages et de répondre aux principaux défis comme réduire le chômage et sortir les gens de la pauvreté. Dans ce contexte, les responsables de politique ont étudié la gamme entière des effets sociaux et économiques concernant la large bande aussi bien que les cadres conceptuels qui aident à définir les politiques visant à maximiser la pénétration et mesurer sa contribution.

Le rapport a souligné les principaux défis confrontés par les Pays Membres de l'OCI en termes de la pénétration large bande comme indiqués ci-dessous:

- Manque d'investissement sur les réseaux à large bande de la prochaine génération,
- Accessibilité limitée,
- Prise de conscience limitée en ce qui concerne le potentiel des services large bande ou manque de culture numérique,
- Manque de pertinence culturelle ou d'intérêt.

Afin de faire face à ces défis et de maximiser le potentiel de la pénétration large bande aux fins de la productivité, de l'innovation, de la croissance et des emplois, le rapport de recherche a identifié des recommandations importantes de politique à être mises en œuvre par les pays membres. Le rapport est disponible à l'adresse du COMCEC. (www.comcec.org)

Certaines recommandations importantes de politique ont été formulées comme suit en tant que les principaux résultats de la réunion :

A. Recommandations de Politiques pour Tous les Pays Membres de l'OCI

I : Préparer des stratégies nationales d'accès au haut débit avec la participation de toutes les parties prenantes pertinentes.

II : Améliorer l'alphabétisation numérique en intégrant des programmes dans le système éducatif officiel et en encourageant des initiatives informelles ciblant des couches spécifiques de la population

B. Recommandations de Politiques pour les Pays Membres de l'OCI avec Différentes Étapes de Développement des Bandes à Haut Débit.

1. Pays Membres de l'OCI à une étape avancée⁶ du développement du haut débit

I : Atteindre une couverture internet haut débit dans les milieux ruraux et isolés par le biais des pauses réglementaires⁷ et des subventions directes avec l'objectif d'améliorer les investissements liés au haut débit.

II : Mise en place d'incitations financières aux opérateurs pour le déploiement de la 4G

2. Pays Membres de l'OCI à l'étape intermédiaire⁸ du développement du haut débit

I : Réduire le coût des services haut débit à travers des initiatives de politiques publiques ciblées.

II : Réduire les obstacles culturels et linguistiques grâce au développement de plate-formes, de contenus et d'applications au niveau local.

3. Pays Membres de l'OCI à l'étape initiale⁹ du développement du haut débit

I : Offrir un service à haut débit à bas prix pour les consommateurs par des opérateurs de télécommunications appartenant à l'État et subventionnés par le gouvernement

II : Offrir un service haut débit à prix réduit ou gratuit qui vise les segments défavorisés de la population

IV. Dixième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications

La dixième Réunion du GTTC s'est tenue les 17-18 octobre, 2017, à Ankara, sous le thème «Amélioration des Corridors de Transport Transnationaux entre les États Membres de l'OCI : Concepts et Études de Cas ». De plus, la 32^{ème} Session Ministérielle du COMCEC a décidé que «L'Amélioration des Corridors de Transport Transnationaux entre les Pays Membres de l'OCI» serait le thème de la Session Ministérielle d'Échange de Vues durant la 33^{ème} Session du COMCEC. Dans ce contexte, la 10^{ème} Réunion du GTTC a entrepris les préparations nécessaires pour la Session Ministérielle d'Échange de Vues en formulant des recommandations concrètes de politique sur le sujet pour les soumettre à la 33^{ème} Session du COMCEC.

Les corridors de transport transnationaux jouent un rôle central pour l'amélioration du commerce intra-régional et les investissements, et en reliant les économies à travers une région. La dimension d'interconnectivité des corridors de transport transnationaux nécessite des efforts partagés parmi les pays et le processus de prise de décision des coopératives pour un fonctionnement plus efficace.

Le rapport de recherche qui était commandé par le BCC sur la question des corridors de transport transnationaux a donné des résultats concluants. Par exemple, dans le contexte géographique de l'OCI, il existe plus de 100 routes de transports dispersées à travers les régions arabes, d'Asie et d'Afrique.

⁶ Les pays membres de l'OCI à une étape avancée concernent les pays qui possèdent une large couverture et un taux élevé de l'adoption de l'internet à haut débit.

⁷La pause réglementaire fait référence à l'absence de certaines obligations réglementaires pour fournir l'accès, au moins pour une période prédéfinie.

⁸ Les Pays Membres de l'OCI à l'étape intermédiaire possèdent généralement une large couverture mais une pénétration haut débit limitée.

⁹ Les Pays Membres de l'OCI à l'étape initiale font référence aux pays qui ont besoin d'augmenter l'offre aussi bien que la demande des services à haut débit.

Cependant, pas toutes ces routes de transport sont des corridors de transport. Les corridors de transport doivent répondre aux critères multimodaux de corridors de transport qui facilitent le commerce. Les corridors de transport sont dénommés ainsi car, entre autres, car (1) ils font l'objet de traités internationaux entre les pays, (2) ils ont des normes opérationnelles et techniques communes, (3) le trafic est principalement international et (4) les normes opérationnelles sont habituellement supérieures que les routes de transport «ordinaires».

Il est évident que les facteurs politiques et institutionnels sont les plus importants lorsqu'il s'agit des corridors de transport OCI. En termes de facteurs politiques, les tensions et les crises politiques subsistent dans de nombreux Etats Membres de l'OCI. De ce fait, les barrières commerciales et les discriminations sont souvent appliquées à un ou plusieurs pays corridor. Ces derniers diminuent l'efficacité des transports, augmentent les coûts de transport et diminuent donc la compétitivité des biens. En termes de facteurs institutionnels, les corridors de transport OCI manque d'une bonne gouvernance, soit n'en ont pas.

En termes de facilitation commerciale dans la région, les corridors de transport OCI sont caractérisés par de nombreux obstacles non-matériels comme les paiements non-officiels et les passages de frontières encombrants. Des échanges commerciaux faibles intra-OCI caractérisent aussi les corridors de transport, et la moyenne est de moins de 10% du total des échanges, alors qu'il est de 50-60% dans l'UE.

En termes de sécurité interne et surtout de responsabilité juridique, particulièrement en ce qui concerne la responsabilité envers les dommages, le vol et autres cas de pertes, les corridors de transports OCI ne sont pas encore développés. De ce fait, les risques commerciaux et les primes d'assurance sont élevé, et en conséquence les coûts des opérations le sont également. Cette situation explique en partie pourquoi les pays de l'OCI à corridors traitent principalement avec l'Europe et le reste du monde (où les responsabilités juridiques sont plus développées) qu'avec des pays voisins.

Une caractéristique commune des corridors de transport OCI en termes de facteurs techniques et opérationnels est le manque considérable et la sous-exploitation de l'infrastructure ferroviaire. Une faible interopérabilité et un manque d'interconnexions sont les principaux défis, bien que ce ne sont pas les seuls domaines des corridors OCI. De nombreux corridors TEN-T font encore face à des problèmes d'interopérabilité routière et ferroviaire.

Des questions environnementales ou liées à l'énergie sont quasi inexistantes dans le développement des corridors de transport OCI, probablement en raison de l'abondance du pétrole. Alors que le pétrole demeure abordable, les autres sources d'énergie sont considérées coûteuses et non-nécessaires.

Le rapport a souligné les principaux défis confrontés par les Pays Membres de l'OCI en termes de corridors de transport transnationaux comme indiqués ci-dessous :

- Sensibilisation limitée des parties prenantes pertinentes, notamment au niveau des preneurs de décision,
- Faible volonté politique parmi les pays qui se trouvent le long du parcours,
- Coopération et collaboration inadéquates parmi les pays qui se trouvent le long du parcours, y compris l'absence d'un cadre de travail commun et d'un système de gestion,

- Absence de Stratégies/Politiques de Transport Transnational diversifiées qui visent les différents besoins du secteur privé,
- Information inadéquate, inexacte et périmée concernant les opérations des corridors de transport transnationaux et le système efficace de collecte de données,
- Faible interopérabilité et absence d'inter-connections.
- Équilibre sous-optimal du trafic entre route/rail,
- Questions de politique entre les pays qui résultent en des restrictions commerciales et des engorgement aux points de passage frontaliers,
- Assurer la durabilité de l'infrastructure des corridors de transport en termes de maintenance des routes et éviter des pertes considérables de valeur des actifs,
- Le coût élevé pour assurer les cargo en transit.

Afin de résoudre ces défis, le rapport de recherche a identifié des recommandations de politique considérables à être mises en œuvre par les pays membres. Le rapport est disponible à l'adresse du COMCEC. (www.comcec.org)

Certaines recommandations importantes de politique ont été formulées comme suit en tant que les principaux résultats de la réunion :

Recommandations de Politique :

A la lumière des défis et des problèmes précités, GTTC a formulé une série de recommandation de politique qui sont essentielles pour assurer un bon fonctionnement des corridors de transport transnationaux dans les Pays Membres de l'OCI.

1. Facteurs politiques et institutionnels :

- Transformer les routes de transport en corridors de transport avec un secrétariat permanent ou renforcer les capacités des Secrétariats existants,
- Développer un Traité de Corridors comme modèle de référence à être utilisé par les pays qui se trouvent le long du parcours,
- Accroître la sensibilisation des preneurs de décision concernant le besoin de coopération et de coordination renforcées, ainsi que des responsabilités partagées pour améliorer la performance globale des corridors de transport transnationaux,
- Établir des comités nationaux pour les échanges commerciaux et de transport qui comptent différents ministères et parties prenantes.

2. Facteurs économiques, financiers et sociaux :

- Promouvoir la simplification et la rationalisation des procédures d'affaires entre les pays membres qui se trouvent le long du parcours, y compris les paiements aux points de passage frontaliers ou prépaiements avant d'atteindre les frontières,
- Accroître la sensibilisation des parties prenantes publiques et privées sur le potentiel des avantages économiques des corridors de transports transnationaux,
- Utiliser les ressources internationales dont les Mécanismes de Financement de Projets du COMCEC pour promouvoir la création de secrétariats de corridors,
- Promouvoir «le tarif par voie ferroviaire» parmi les pays qui se trouvent le long des corridors,
- Préparer un plan directeur pour le développement des corridors de transport comprenant des exigences de financement à court, moyen et long terme,
- Impliquer le secteur privé dans le développement, le financement et la gestion de l'infrastructure des corridors de transport en partenariat avec le secteur public,
- Encourager les échanges intra-régionaux et les investissements en vue de renforcer le mouvement des populations et les opportunités de travail, ainsi que réduire la pauvreté tout au long des corridors de transport.

3. Facilitation des échanges :

- Revoir les accords commerciaux existants afin d'identifier les facteurs pertinents et lever les obstacles non-matériels au commerce,
- Stimuler les échanges intra-régionaux afin d'accroître la demande envers les corridors de transport transnationaux dans la région de l'OCI,
- Accroître l'efficacité d'inspection des clients en créant des Postes Frontalier d'Arrêt Unique, utiliser les techniques de gestion des risques (comme le système ASYCUDA), tendances vertes et nouvelles technologies aux douanes,
- Développer un système efficace de collecte de statistiques commerciales,
- Promouvoir les Systèmes de Guichet Unique
- Faciliter l'émission des visas pour les hommes d'affaires et des visa adhésifs aux conducteurs.

4. Responsabilité juridique et sécurité :

- La mise en œuvre des mesures/programmes de sécurité tout au long des corridors de transport,
- Renforcer les expériences de partage dans la sécurité routière,
- Instaurer des stations service en bord de route avec des aires de repos afin d'améliorer le bien-être des conducteurs et minimiser la fatigue,

- Promouvoir la responsabilité juridique multimodale.

5. Facteurs techniques et opérationnels :

- Améliorer les normes de design des infrastructures routières et ferroviaires, y compris les nœuds de transfert route/rail, système de changement de jauge et points de passage,
- Assurer la durabilité de l'infrastructure des corridors de transport, y compris la maintenance des routes par l'application des charges adéquates,
- Harmoniser les normes des véhicules/opérationnelles, par exemple le poids des véhicules et les dimensions, la masse brute du véhicule,
- Améliorer l'interopérabilité ferroviaire y compris un permis de conduire/certificat commun et des conditions de transports communes,
- Améliorer les communications le long des corridors y compris les câbles de fibre optique et la localisation des cargaisons,
- Améliorer l'infrastructure des logistiques comme les entrepôts à multi-usagers par le renforcement de la coordination et la coopération parmi les parties prenantes pertinentes,
- Augmenter le nombre et la qualité des centres de logistiques tout le long des corridors.

6. Facteurs environnementaux et liés à l'énergie

- Promouvoir le transport inter-modal, notamment encourager l'utilisation de transports ferroviaires et maritimes par le biais d'investissements dans les échanges efficaces de mode de transfert,
- Stimuler l'utilisation de véhicules et de bateaux plus écologiques par le biais de motivations et de réglementations, afin de réduire les émissions de carbone et la pollution de l'air le long des corridors.

7. Contrôle de Performance des Corridors

- Développer un système de collecte de données, qui compte mais ne se limite pas à :
 - volumes de commerce et composition, y compris le mouvement de cargos dangereux
 - flux du trafic et composition
 - durée du voyage et vitesse du véhicule
 - temps de traitement de passage frontalier
 - coûts et frais de transit
 - accidents de routes
- Analyser et diffuser les données précitées pour y faire un rapport sur la performance des corridors de transport et la mise en œuvre des politiques ci-dessus.

Mécanisme de Financement de Projets du COMCEC

A travers le Mécanisme de Financement de Projet, le Bureau de Coordination du COMCEC fournit des subventions aux projets choisis qui ont été proposés par les Institutions compétentes et les États Membres de l'OCI déjà enregistrés au Groupe de Travail sur le Transport et les Communications.

En 2016, la Turquie et ses partenaires de projet ont mis en œuvre le projet intitulé «Évaluation et Amélioration de l'Interconnectivité du Fret Aérien entre les États Membres de l'OCI : Approche de Co-Modalité du Fret Aérien (ACMFA) pour Faciliter le Commerce Intra-OCI». Ce projet comprenait des études de bureau, accompagné des visites de terrain dans des pays sélectionnés et une organisation d'un débat à Istanbul. Au cours des études de bureau, et en utilisant plusieurs base de données spécifiques à l'industrie, des centres de gravité pour le commerce aérien et le fret aérien avaient été identifiés. Compte tenu des centres de gravité ainsi que du trafic aérien existant et futur, trois États Membres pilotes (Mozambique, Tunisie et Malaisie) ont été choisis pour des analyses supplémentaires et des études de terrain. Le Débat Air Cargo a eu lieu à Istanbul les 14-16 décembre 2016, avec la participation de pays partenaires.

Finalement, un rapport a été préparé à la fin du projet, proposant des recommandations pour les pays sélectionnés, ainsi que pour les pays de l'OCI. Parmi les propositions du rapport, notons l'établissement de réseaux de services de fret entre les sous-régions, la mise en place d'une structure de demande durable et la facilitation d'un cadre réglementaire..

En 2017, la Côte d'Ivoire a mis en œuvre le projet «Améliorer le pouvoir de la sécurité routière en côte d'Ivoire, au Burkina Faso et au Mali.» Le but de ce projet était d'augmenter la sensibilisation du facteur de risque individuel dans la sécurité routière et de proposer des solutions. Le projet comportait une formation donnée par des formateurs pour trois pays et une campagne pilote pour la Côte d'Ivoire. Dans le cadre de ce programme de formation en Côte d'Ivoire, des experts de trois pays se sont réunis afin d'offrir des solutions aux facteurs de risques individuels dans la sécurité routière et de formuler des message concernant la campagne pilote qui sera ultérieurement organisée en Côte d'Ivoire. Lors de la campagne organisé dans plusieurs viles de Côte d'Ivoire les 10-17 juillet 2017, les conducteurs de poids lourds ont été informé des facteurs de risques individuels relatifs à la sécurité routière. Par ailleurs, des outils promotionnels contenant des messages sur la sécurité routière ont été distribués aux conducteurs.