

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

I. Introduction

Les systèmes de transport performants, efficaces et durables représentent l'une des nécessités les plus importantes pour la vie économique et sociale moderne. Les conditions dans lesquelles les réseaux de transport fonctionnent et la qualité des services de transport touchent un éventail d'activités économiques ; de la production agricole et industrielle aux investissements, du tourisme au commerce. Le transport est également essentiel pour l'accès aux services publics de base comme la santé et l'éducation. Par conséquent, il a un impact direct sur le développement des pays.

L'augmentation du revenu par habitant et les besoins de mobilité des ménages, la mondialisation des échanges, la déréglementation et la privatisation des tendances dans les infrastructures et les services de transport ainsi que les progrès dans la technologie des véhicules ont tous contribué à la forte croissance de l'industrie du transport.

Le Forum International des Transports (FIT) estime que le commerce lié au fret international augmentera d'un facteur de 4,3 en 2050. Le transport maritime est plus caractérisé par le mouvement de fret de sorte que près de 85% du commerce mondial est effectué par mer en termes de poids. En conséquence, l'augmentation du commerce international se traduira par des défis sans précédent pour l'infrastructure de transport, en particulier pour les ports. Selon les prévisions du FIT, les volumes portuaires devraient presque quadrupler en 2050 (OCDE / FIT, 2015). En fait, dans *les Infrastructures à l'horizon 2030* (OCDE, 2012), on affirme que le débit des conteneurs dans le monde entier pourrait quadrupler d'ici 2030.

En ce qui concerne le transport de surface, le transport ferroviaire et routier de voyageurs à travers le monde devrait croître de l'ordre de 120% à 230% jusqu'à 2050, alors que cette croissance devrait varier de 240% à 450% pour les économies non membres de l'OCDE. Par ailleurs, le transport mondial ferroviaire et routier des frets devrait augmenter de 230% à 420% (OCDE / FIT, 2015).

Selon *les Infrastructures à l'horizon 2030*, on conclut que le transport mondial et les besoins d'investissement en infrastructures de distribution, à savoir, les aéroports, les ports, les chemins de fer, le pétrole et le gaz, peuvent dépasser 11 mille milliards de dollars américains durant la période 2009-2030. Comme les grandes infrastructures peuvent prendre de 10 à 20 ans pour être planifiées et mises en place, les pays qui veulent développer leur infrastructure au bon moment et au bon endroit, devront avoir deux choses cruciales, à savoir, les cadres nationaux de politique et un financement assuré (OCDE, 2012).

Les infrastructures de transport sont essentielles pour le développement économique et social des nations et « les infrastructures de qualité représentent un pilier essentiel de la concurrence internationale » (OCDE, 2012). Il n'est donc pas surprenant de voir que le développement des infrastructures de transport est considéré comme un instrument puissant pour une grande variété d'objectifs liés aux politiques comme la réduction des coûts de logistique, de la pauvreté (par le

renforcement de l'infrastructure routière en milieu rural), de la congestion et de permettre la mobilité de la main-d'œuvre, etc.

Les problèmes liés à l'infrastructure de transport varient selon les pays. Pour les pays avancés, par exemple, le problème majeur de transport est de maintenir l'infrastructure vieillissante de la manière la plus rentable et de maintenir leur capacité concurrentielle grâce à des réseaux de transport efficaces. Pour les pays les moins développés, la préoccupation majeure est d'établir une infrastructure de transport pour satisfaire au moins les besoins fondamentaux.

La variation dans les besoins d'infrastructures de transport à travers les pays de l'OCI va de pair avec la situation décrite ci-dessus. D'une part, il ya un groupe de pays producteurs de pétrole du Golfe ayant un revenu élevé par habitant et des zones relativement plus petites (sauf l'Arabie saoudite). D'autre part, il ya un grand nombre des pays de l'OCI ayant un faible revenu par habitant et des zones relativement plus grandes, dont la plupart font partie de l'Afrique subsaharienne. Le Rapport sur la Concurrence Mondiale 2015-2016 (FEM, 2015) du Forum Economique Mondial fournit des preuves de cette lacune. Cinq des sept pays de l'OCI les plus performants (à savoir, EAU, Malaisie, Qatar, Bahreïn, Arabie saoudite, Turquie, et Oman) en termes de qualité des infrastructures de transport sont des pays producteurs de pétrole du Golfe. D'ailleurs, sept des huit pays de l'OCI les moins performants (à savoir, Guinée, Liban, la Sierra Leone, Mauritanie, Tchad, Nigeria, Bénin et Mozambique) dans la même mesure sont originaires de l'Afrique subsaharienne.

Le tableau 1 présente la variation dans la qualité des infrastructures de transport en termes d'indices entre les 37 pays de l'OCI (soit 13 pays de l'OCI dans l'Afrique subsaharienne, 15 pays de l'OCI dans le MOAN et 9 pays de l'OCI en Asie). Les indices varient de 1 à 7, où 1 représente l'infrastructure extrêmement sous-développée et 7 est synonyme d'une infrastructure vaste et efficace par rapport aux normes internationales.

Premièrement, le tableau 2 montre que toutes les moyennes de l'OCI et des pays de l'OCI dans l'Afrique subsaharienne se situent au-dessous de la moyenne mondiale dans chaque mesure. Deuxièmement, les pays de l'OCI dans le MOAN enregistrent une meilleure performance que la moyenne mondiale dans toutes les mesures, sauf la qualité de l'infrastructure ferroviaire. Enfin, les pays de l'OCI en Asie sont devancés par la moyenne mondiale dans toutes les mesures, sauf la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

Tableau 1: Les indices de la qualité des infrastructures du transport

Région	Qualité de l'ensemble des infrastructures	Qualité des routes	Qualité des infrastructures ferroviaires et routières	Qualité des infrastructures portuaires	Qualité des infrastructures du transport aérien
Moyenne Mondiale	4.13	4.03	3.32	4.03	4.36
Moyenne de l'OCI	3.77	3.75	2.72	3.78	4.03
OCI-Afrique subsaharienne	2.98	3.05	2.02	3.19	3.23

OCI-MOAN	4.35	4.43	2.84	4.47	4.66
OCI-Asie	3.93	3.61	3.48	3.48	4.14
Maximum de l'OCI	6.4 (E.A.U.)	6.6 (E.A.U.)	5.1 (Malaisie)	6.4 (E.A.U.)	6.7 (E.A.U.)
Minimum de l'OCI	2.0 (Guinée)	1.9 (Guinée)	1.3 (Albanie)	1.3 (Tchad)	2.4 (Sierra Leone)

Source: Des informations compilées par les auteurs d'après le Rapport sur la Concurrence Mondiale 2015-2016 (FEM, 2015)

Conscient de l'importance des infrastructures de transport et leurs impacts sur le bien-être des nations, le Groupe de Travail du COMCEC sur les Transports et les communications a conçu sa cinquième réunion pour s'attarder particulièrement sur les ports maritimes dans les Etats Membres de l'OCI et sur leur importance dans le volume du commerce mondial.

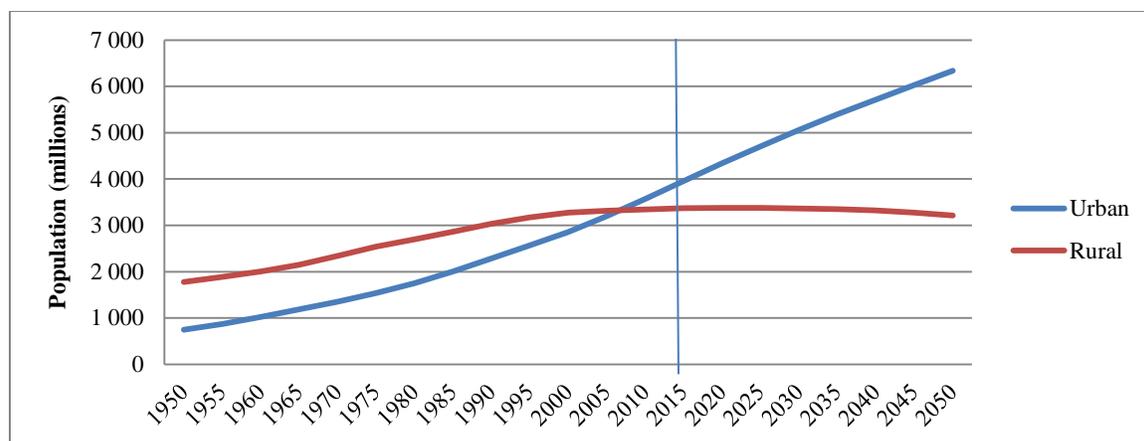
D'autre part, les infrastructures de transport sont également très importantes pour le transport urbain. Le transport urbain lié au taux élevé de la tendance actuelle à l'urbanisation dans le monde est l'une des questions les plus épineuses sur l'ordre du jour mondial.

II. Tendances mondiales dans le transport urbain

L'urbanisation est l'un des principaux changements en cours à l'échelle mondiale. Le point de basculement urbain mondial a été atteint en 2007, lorsque, pour la première fois dans l'histoire, plus de la moitié de la population mondiale, 3,3 milliards d'habitants, vivait dans les zones urbaines. En 1950, plus de deux tiers (70 pour cent) de personnes dans le monde vivaient dans des agglomérations rurales et moins d'un tiers (30 pour cent) de personnes vivaient dans les agglomérations urbaines. En 2014, 54 pour cent de la population mondiale est urbaine. On prévoit que la population urbaine continuerait à croître, de sorte que d'ici 2050, le tiers du monde sera rural (34 pour cent) et les deux tiers constitueront des agglomérations urbaines (66 pour cent), à peu près l'inverse de la distribution mondiale de la population rurale-urbaine du milieu du XX^{ème} siècle¹.

Figure 1: la population mondiale urbaine et rurale de 1950 à 2050

¹Perspectives de l'urbanisation mondiale: La Révision 2014, Points saillants (ST/ESA/SER.A/352).



Source : ONU, 2014

Cette affluence vers les villes, causée en partie par les opportunités attrayantes de la création de richesses et de développement économique, a créé le phénomène des « mégapoles » : des zones urbaines avec une population de 10 millions d'habitants ou plus.

Selon la Division de la Population de l'ONU, en 1990, il y avait dix « mégapoles » avec 10 millions d'habitants ou plus, qui regroupaient 153 millions de personnes ou un peu moins de sept pour cent de la population urbaine mondiale à cette époque. En 2014, il y a 28 mégapoles à travers le monde (Tableau 2), habitées par 453 millions de personnes, soit environ 12 pour cent de la population urbaine du monde. Parmi les 28 mégapoles d'aujourd'hui, seize se trouvent en Asie, quatre en Amérique latine, trois en Afrique, trois en Europe et deux en Amérique du Nord. En 2030, le monde devrait compter 41 mégapoles regroupant 10 millions d'habitants ou plus.

Tableau 2: La taille de la population et le classement de l'agglomération urbaine à partir du 1^{er} juillet 2014

Agglomération urbaine	Pays ou région	Population (milliers)			classement			Taux de variation annuel moyen (pour cent) 2010-2015
		1990	2014	2030	1990	2014	2030	
Tokyo	Japon	32530	37833	37190	1	1	1	0.6
Delhi	Inde	9726	24953	36060	12	2	2	3.2
Shanghai	Chine	7823	22991	30751	20	3	3	3.4
Cuidad de Mexico (Ville de Mexico)	Mexique	15642	20843	23865	4	4	10	0.8
Sao Paulo	Brésil	14776	20831	23444	5	5	11	1.4
Mumbai (Bombay)	Inde	12436	20741	27706	23	8	5	4.6

Kinki M.M.A. (Osaka)	Japon	18389	20123	19976	2	7	13	0.8
Pékin	Chine	6788	18591	24502	24	8	6	3.6
New York – Newark	EU	16086	18591	19885	3	9	14	0.2
Le Caire	Egypte	9892	18419	24502	11	10	8	2.1
Dhaka	Bangladesh	6621	16982	27374	24	11	6	3.6
Karachi	Pakistan	7147	16126	24838	22	12	7	3.3
Buenos Aires	Argentine	10513	15024	16956	10	13	18	1.3
Kolkata (Calcutta)	Inde	10890	14766	19092	7	14	15	0.8
Istanbul	Turquie	6552	13954	16694	25	15	20	2.2
Chongqing	Chine	4011	12916	17380	43	16	17	3.4
Rio de Janeiro	Brésil	9697	12825	14174	13	17	23	0.8
Manille	Philippines	7973	12764	16756	19	18	19	1.7
Lagos	Nigeria	4764	12614	24239	33	19	9	3.9
Los Angeles- Long Beach- Santa Ana	EU	10883	12308	13257	8	20	26	0.2
Moscou	Fédération de Russie	8987	12063	13257	8	20	26	0.2
Guangzhou, Guangdong	Chine	3072	11843	17574	63	22	16	5.2
Kinshasa	République Dém ocratique du Congo	3686	11116	19996	50	23	12	4.2
Tianjin	Chine	4558	10860	14655	37	24	22	3.4
Paris	France	9330	10764	11803	14	25	33	0.7
Shenzhen	Chine	875	10680	12673	308	26	29	1.0
Londres	RoyaumeUni	8054	10189	11467	18	27	36	1.2
Jakarta	Indonésie	8175	10176	13812	17	28	25	1.4

Source: *Le Transport Urbain dans les Mégapoles de l'OCI, Bureau de Coordination du COMCEC, Ankara, octobre 2015*

Les prévisions de l'ONU à l'horizon 2025 suggèrent que la future liste des mégapoles sera dominée par les villes à faible revenu, avec une croissance principalement dans des régions comme l'Afrique et l'Asie centrale. Parmi les nouvelles mégapoles éventuelles, il ya Lima (Pérou), Kinshasa (République démocratique du Congo) et Tianjin (Chine). Au moins sept autres (Chennai, Bangalore, Bogota, Ho Chi Minh-Ville, Dongguan, Chengdu et Hyderabad) regroupent actuellement plus de 8 millions, ce qui les rend susceptibles d'atteindre le statut de mégapole d'ici 2030. Parmi les villes du monde à revenu élevé, Londres pourrait finalement atteindre 10

millions d'habitants tandis que le seul autre candidat mondial à revenu élevé, c'est Chicago, avec plus de 9 millions d'habitants, pourrait prendre jusqu'à 2040 pour atteindre le statut de mégapole².

Alors que le transport dans les mégapoles est un problème local, il représente aujourd'hui, sans doute, une question mondiale. Les problèmes de transport dans toute mégapole (c'est-à-dire les villes avec une population de 10 millions ou plus) dans le monde en développement sont plus ou moins les mêmes. La congestion extrême, les longs temps de déplacement, la pollution de l'air étouffante, les accidents de circulation mortels et les transports publics insuffisants sont la norme. Des milliards de dollars dans la productivité économique sont perdus à cause de la congestion. La pollution atmosphérique et sonore a une influence grave sur la santé et la qualité de vie. Les pauvres manquent d'une mobilité abordable et confortable.

L'inévitabilité d'une croissance démographique future dans les mégapoles est un problème commun. Satisfaire les besoins des populations en termes de transport urbain est un enjeu crucial pour les décideurs politiques. Suivre le changement démographique de manière efficace et être en mesure d'y répondre par la planification et le développement des infrastructures seront des défis majeurs dans le monde d'aujourd'hui. Sans un ensemble d'interventions appropriées appliquées dans le contexte le plus large des politiques de transport urbain, l'exclusion sociale et la pauvreté continueront à échapper à tout contrôle.

Les cinq grandes tendances³ qui forgent l'avenir du transport urbain dans les pays en développement sont les suivantes;

1. Plus de personnes achètent des véhicules personnels
2. La demande pour un transport public sûr et pratique augmente de plus en plus
3. Les préoccupations de l'air pur et des coûts d'énergie entraînent un changement technologique
4. Les gouvernements font des expériences sur les règlements créatifs de gestion du trafic dans les plus grandes villes
5. La société civile mondiale se mobilise pour le changement

- **Le transport urbain dans les Pays Membres de l'OIC**

Actuellement, il ya 28 mégapoles dans le monde, dont six se trouvent dans des Pays Islamiques. Ces six villes sont le Caire, Dhaka, Karachi, Istanbul, Lagos et Jakarta. Cependant, on peut remarquer que Téhéran est considéré également comme une mégapole en se basant sur la population de sa plus large zone métropolitaine. Sur les 7 mégapoles, Le Caire est la ville la plus peuplée, avec 18,4 millions, suivie par Dhaka (17,0 millions) et Karachi (avec 16,1 millions). Istanbul a une population de 14,0 millions d'habitants, Lagos a 12,6 millions et Jakarta regroupe 10,2 millions. Enfin, Téhéran a une population de 8,4 millions, mais près de 11 millions vivent dans sa zone urbaine la plus large. Le Caire est actuellement la 10^{ème} plus grande ville dans le

²<http://www.forbes.com/sites/joelkotkin/2013/04/08/the-worlds-fastest-growing-megacities/>

³Centre Frederick S. Pardee pour l'étude de l'avenir à long terme 4, Université de Boston, novembre 2008.

monde et il devrait accéder au 8^{ème} rang en 2030, tant qu'il grandit de 2,1 pour cent par an. Cependant, Dhaka et Karachi sont en croissance nettement plus rapide (3,6 et 3,3 pour cent par an respectivement) et sont donc censés avoir une population plus importante que le Caire en 2030. Dhaka devrait être la 6^{ème} plus grande ville au monde et Karachi occupe le 7^{ème} rang. En outre, Lagos, qui est maintenant la 19^{ème} plus grande ville au monde, devrait occuper le 9^{ème} rang en 2030 puisque son taux de croissance démographique annuel moyen est de 3,9 pour cent⁴.

Tableau 2: Les mégapoles dans les Pays Membres de l'OICI

Agglomération urbaine	Pays ou région	Population (milliers)			Rang			Taux de variation annuel moyen (pour cent) 2010-2015
		1990	2014	2030	1990	2014	2030	
Le Caire	Egypte	9892	18419	24502	11	10	8	2.1
Dhaka	Bangladesh	6621	16982	27374	24	11	6	3.6
Karachi	Pakistan	7147	16126	24838	22	12	7	3.3
Istanbul	Turquie	6552	13954	16694	25	15	20	2.2
Lagos	Nigeria	4764	12614	24239	33	19	9	3.9
Jakarta	Indonésie	8175	10176	13812	17	28	25	1.4
Téhéran	Iran	6365	8353	9990	26	40	42	0.9

Source: *Le Transport Urbain dans les Mégapoles de l'OICI*, Bureau de Coordination du COMCEC, Ankara, octobre 2015

Les mégapoles de l'OICI partagent des différences et des similitudes à la fois dans leurs économies, leurs caractéristiques culturelles, leurs dispositifs institutionnels et, inévitablement, leurs problèmes de transport. Pour commencer, les mégapoles islamiques empruntent les caractéristiques de la zone la plus large à laquelle elles appartiennent, par exemple, Lagos partage des caractéristiques communes avec d'autres villes africaines, Le Caire a des caractéristiques communes avec d'autres villes arabes et Istanbul est également influencé par l'Europe et l'Asie occidentale. La situation géographique des villes n'influence pas seulement leurs caractéristiques sociétales, mais aussi leur gouvernance et le partage des meilleures pratiques. Bien que les villes commencent à construire des réseaux plus larges et à partager les informations en utilisant les technologies des communications et de l'information, il est encore plus probable que les villes qui

⁴ *Le Transport Urbain dans les Mégapoles de l'OICI*, Bureau de Coordination du COMCEC, Ankara, octobre 2015

sont plus proches géographiquement vont se consulter et se partager les pratiques et les politiques⁵.

Alors que la demande pour le transport augmente constamment, peu de gens étaient capables de payer les voitures privées. Malgré le fait que la part modale des voitures privées reste faible dans les mégapoles de l'OCI, ces voitures occupent la plus grande partie des rues causant des embouteillages, des accidents et la pollution de l'environnement. En même temps, le transport public ainsi que le transport non motorisé, sont souvent incapables de répondre aux besoins de mobilité des citoyens. Bien que la disponibilité des systèmes de transport public varie considérablement entre les mégapoles de l'OCI, la congestion est un problème commun. Certaines des villes examinées dans ce rapport sont ou ont été parmi les villes les plus congestionnées au monde (Istanbul, Dhaka) ou sont parmi celles représentant les conditions de qualité de l'air les plus mauvaises (Karachi). L'impact le plus large de la congestion ne se limite pas à la pollution de l'air, aux pertes économiques et aux accidents, mais il entraîne et augmente aussi la vulnérabilité des villes au changement climatique, provoquant des problèmes de santé à long terme à la population, l'augmentation des niveaux d'exclusion sociale et provoquant une détérioration générale de l'environnement urbain qui perd sa dimension humaine et offre moins de possibilités d'interaction humaine.

Les mégapoles de l'OCI ont reconnu l'importance du transport urbain pour atteindre la durabilité et la viabilité. Les efforts pour améliorer la qualité et la disponibilité des transports varient selon les mégapoles en termes d'échelle et de succès. Il est estimé que toutes les mégapoles ont le potentiel de réaliser des améliorations significatives dans leurs systèmes de transport et de devenir des exemples de meilleures pratiques aux autres villes dans le monde en développement et le monde développé à la fois⁶.

Conscient de l'importance du problème du transport urbain, le Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications a conçu sa sixième réunion particulièrement pour aborder ce sujet et déterminer les manières et les moyens possibles pour la coopération internationale dans ce domaine.

III. La coopération dans le domaine du Transport sous l'égide du COMCEC

Compte tenu de l'importance d'un système de transport urbain efficace et effectif pour assurer un développement durable dans les états membres, des efforts considérables ont été déployés sous l'égide du COMCEC.

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

⁵ ibid

⁶ ibid

Communications ont été identifiés par la stratégie comme étant les résultats des domaines de transport et de communications.

3.1 Cinquième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications

La Cinquième Réunion du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications a eu lieu le 12 février 2014, à Ankara, Turquie, sur le thème de «Évaluer la propriété, les structures de gouvernance et les performances des ports dans les Pays Membres de l'OCI».

Lors de la réunion, les délégués des Etats Membres ainsi que les représentants des institutions internationales et du secteur privé ont partagé leurs expériences, leurs réalisations et leurs défis à l'égard de l'augmentation de l'efficacité des ports d'après leurs points de vue respectifs. Les discussions ont également été enrichies par les présentations des représentants des organisations internationales et du secteur privé.

La Réunion a examiné deux études : La première était l'Etude Analytique intitulée«Évaluer la propriété, les structures de gouvernance et les performances des ports dans les Etats Membres de l'OCI» commandée par le CCO qui vise à décrire et évaluer l'état des affaires des ports dans les États Membres de l'OCI et fournit des recommandations de politique pour améliorer les performances portuaires. La seconde étudeétait intitulée «Perspectives COMCEC sur le Transport 2014- Edition Révisée» préparée par le BCC, qui donne un aperçu général du secteur du transport dans les États Membres. Les Actes de la Réunion ainsi que l'Etude Analytique et les Perspectives du COMCEC sur le Transport sont disponibles sur le site web du COMCEC (www.comcec.org).

Comme résultat principal de la réunion, des recommandations de politique importantes ont été soulignées comme suit;

Les Etats membres sont;

- invités à renforcer la participation du secteur privé dans le secteur portuaire
- encouragés à établir des régulateurs portuaires
- appelés à promouvoir le transport intermodal de conteneurs

3.2 Sixième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications

La sixième Réunion du Groupe de travail du COMCECsur le Transport et les Communications a eu lieu le 22 octobre 2015, à Ankara, Turquie, sur le thème de « le Transport Urbain dans les Mégapoles de l'OCI».

La Réunion a examiné deux études : La première était l'Etude Analytique intitulée « le Transport Urbain dans les Mégapoles de l'OCI» commandée par le CCO qui vise à décrire et évaluer l'état des affaires du transport urbain dans les mégapoles de l'OCI et fournit des recommandations de politique pour améliorer la qualité des services du transport urbain. La secondeétudeétaitintitulée

« Perspectives du COMCEC sur le Transport 2015 » préparée par le CCO, qui donne un aperçu général du secteur du transport dans les États Membres.

Lors de la réunion, les représentants des États Membres ont partagé leurs expériences, leurs réalisations et les défis dans le domaine du transport urbain dans les mégapoles dans leurs pays respectifs. En outre, la question des politiques qui peuvent être mises en œuvre pour améliorer la qualité des services fournis dans ce domaine a été discutée. Les discussions ont également été enrichies par les présentations des représentants des organisations internationales et du secteur privé.

Le deuxième Appel à Projets dans le cadre du financement de projet du COMCEC a été lancé en septembre 2014 et un projet a été sélectionné. La période de mise en œuvre de ce projet a commencé le 30 mars 2015.

Le troisième appel a été lancé en septembre 2015 et 3 projets ont été présélectionnés. La liste finale des projets proposés sera annoncée en mi-janvier 2016.
