

RECOMMANDATIONS DE POLITIQUE DE LA 6^e REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU COMCEC SUR LE TRANSPORT ET LES COMMUNICATIONS

Une session de débat politique a eu lieu au cours de la 6^e Réunion du Groupe de travail sur le transport et les communications concernant les actions politiques envisageables visant à rapprocher les politiques des États membres dans le domaine des transports urbains. Les points abordés lors de cette session ont été identifiés en prenant en considération l'étude analytique intitulée « Les transports urbains dans les mégalo-poles de l'OCI », ainsi que les réponses des États membres aux questions de politique envoyées par le Bureau de Coordination du COMCEC spécifiquement pour cette réunion.

Recommandation de politique I : Promouvoir les partenariats public-privé (PPP) pour le financement des transports urbains

Justification :

Assurer une circulation fluide et efficace des personnes et des marchandises dans les zones urbaines présente des avantages économiques et sociaux directs. La disponibilité des biens et des services de transport efficaces à des coûts abordables améliore également la qualité de vie des résidents. Toutefois, les gouvernements nationaux ou le financement international ne peuvent satisfaire à eux seuls les importants besoins en infrastructure dans le secteur des transports urbains. Il est essentiel d'attirer les investissements et le financement du secteur privé en garantissant un environnement réglementaire et juridique viable, une conception et une structure des marchés appropriées, des incitations à long terme pour attirer l'investissement privé et la protection contre les risques d'investissement.

Dans ce contexte, les partenariats public-privé (PPP) apparaissent comme une structure institutionnelle, dans laquelle les autorités publiques ont affaire aux externalités environnementales ou de réseau, à l'incertitude liée à la demande et aux coûts administratifs associés au projet. Du côté privé, si la privatisation de l'infrastructure est associée à la déréglementation ou la libéralisation de l'entrée sur le marché, la concurrence en termes de prestation de services peut augmenter. Les PPP ont été adoptés par de nombreux pays en développement qui ont suivi une approche plus proactive dans la mobilisation des fonds, mais cela a été jusqu'à présent utilisé principalement dans le financement des aéroports et les ports, plutôt que dans les transports urbains durables utilisés par la majorité des gens au quotidien. Les PPP dans les transports urbains devraient fournir les résultats suivants : maximiser les avantages sociaux et économiques de la société à travers la mise en œuvre de l'option la plus rentable pour les transports urbains ; capter la valeur des bénéfices directs pour les utilisateurs du projet ainsi que la valeur des externalités positives importantes qui découleront indirectement du projet ; et garantir que les tarifs des transports en commun seront abordables, afin d'en encourager l'utilisation et de maximiser le bien-être des consommateurs.

Recommandation de politique II : Améliorer les applications des TIC pour la gestion du trafic dans les villes de l'OCI

Justification :

L'augmentation de la demande de transport soulève un défi majeur dans la gestion du trafic dans les zones urbaines. Les décideurs ont à leur disposition un large éventail de solutions technologiques qui émanent de la recherche récente et du développement, notamment concernant les applications des TIC. Ces systèmes d'applications sont actuellement utilisés pour optimiser l'utilisation de l'infrastructure routière et gérer les flux de trafic urbain en équilibrant l'utilisation de la route par les voitures privées, les transports publics et les véhicules de transport de marchandises, en optimisant la consommation d'énergie et en réduisant les embouteillages et les émissions dues au transport. De plus, la gestion du trafic peut être améliorée par l'intégration et l'interopérabilité des réseaux de transport. À cette fin, l'accent est mis de plus en plus dans les zones urbaines sur l'interconnexion des routes, des chemins de fer, les services et l'infrastructure du métro souterrain, les voies réservées aux bus, les pistes cyclables et les zones piétonnes. L'objectif est de faciliter la transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement et d'accroître l'efficacité de la logistique du transport de marchandises. Les études et projets de mise en œuvre ont démontré que des concepts innovants, tels que les zones vertes, les systèmes de péage urbain et l'e-mobilité, améliorent la performance des réseaux de transport.

Recommandation de politique III : Améliorer la structure institutionnelle pour assurer la mise en œuvre d'une stratégie de transport durable

Justification :

Les transports urbains durables exigent une coordination institutionnelle et organisationnelle afin de garantir que les droits et les pouvoirs nécessaires sont accordés à la planification ascendante et descendante. D'ailleurs, un cadre institutionnel clairement défini devrait soutenir la consolidation des responsabilités et la coordination des activités de toutes les parties prenantes. Dans le même temps, il est de la plus haute importance de laisser de l'espace dans les procédures de planification pour les données ascendantes. Spécifiquement dans les zones urbaines où l'activité sociale, la mobilité et l'interaction humaine sont inévitablement intenses, ce sont les citoyens qui reconnaissent le plus les problèmes et les besoins de la ville, notamment quand il est question de transport. Il a été prouvé que la participation de la population, la défense des droits et la sensibilisation quant aux questions telles que la sécurité routière, la planification de l'espace public et les déplacements actifs peuvent fournir des données et des solutions aux problèmes urbains.

L'élaboration et la mise en œuvre des politiques de transport nécessitent une combinaison des structures institutionnelles et des synergies à mettre en place en vue de réussir. La concentration de toutes les opérations et la planification d'une ville, établie par une autorité de transport unique sont considérées comme étant une action-clé visant à assurer la mise en œuvre d'une stratégie de transport durable. Cette autorité de transport doit être en mesure d'élaborer une stratégie de transport pour une ville, veiller à ce que les synergies nécessaires avec les autres secteurs et les autorités soient en place, surveiller la mise en œuvre du plan, évaluer son succès et l'adapter aux besoins changeants de la ville. En outre, la participation de toutes les

parties prenantes, tels les opérateurs privés, publics et les autorités locales, doit être garantie afin de fournir des possibilités d'accès égales, des niveaux de service adéquats et des avantages économiques.

Instruments pour concrétiser les recommandations de politique :

Groupe de travail du COMCEC sur le transport et les communications : Dans ses prochaines réunions, le Groupe de travail peut donner des précisions sur les domaines mentionnés ci-dessus d'une manière plus détaillée.

Financement de projets du COMCEC : Dans le cadre du financement de projets du COMCEC, le Bureau de Coordination du COMCEC lance annuellement un appel à projets. Grâce au financement de projets du COMCEC, les pays membres participant à des groupes de travail peuvent soumettre des projets de coopération multilatérale pour être financés par des subventions du Bureau de Coordination du COMCEC. Quant aux domaines de politique susmentionnés, les pays membres peuvent recourir au financement de projets du COMCEC ; à cet égard, le Bureau de Coordination du COMCEC peut financer les projets couronnés de succès. Ces projets peuvent inclure l'organisation de séminaires, les programmes de formation, les visites d'étude, l'échange d'experts, les ateliers et l'élaboration d'études analytiques, l'évaluation des besoins et les documents/matériels de formation, etc.