

## **RECOMMANDATIONS POLITIQUES SOULIGNEES PAR LA 5EME REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS**

Membres Distingués du Groupe de Travail du Transport et des Communications du COMCEC,

Le Groupe de Travail du Transport et des Communications du COMCEC (GTTC) a tenu avec succès sa 5<sup>ème</sup> Réunion le 12 février, 2015 à Ankara, Turquie sur le thème de « *Evaluer la Propriété, les Structures de Gouvernance et les Performances des Ports dans les Etats Membres de l'OCI* » avec la participation active des Pays Membres. Durant la Réunion, les délégués ont fait des délibérations sur la promotion de l'efficacité portuaire dans les Pays Membres et sur les mesures potentielles à prendre au niveau des politiques afin de rapprocher les perspectives sur la gouvernance et la performance portuaires. L'Etude Analytique soumise à la Réunion du (GTTC) ainsi que les réponses des Pays Membres liées aux questions de politique envoyées aux Etats Membres par le Bureau de Coordination du COMCEC (BCC) ont été les principaux points des débats. Ce document comprend les recommandations en matière de politique soulignées lors de la Réunion.

Les Etats Membres du GTTC sont priés de partager leurs observations sur le document au Bureau de Coordination du COMCEC avant le 30 avril 2015 au plus tard. Les commentaires reçus avant le 30 avril 2015 seront incorporés dans le document. Après l'incorporation des contributions des Etats Membres, ce document sera soumis à la 31<sup>ème</sup> Réunion du Comité de Suivi du COMCEC ainsi qu'à la 31<sup>ème</sup> Session du COMCEC qui se tiendra les 13 et 14 mai 2015 et du 23 au 26 novembre 2015 respectivement, en tant que résultat de la 5<sup>ème</sup> Réunion du GTTC.

Le Groupe de Travail sur le Transport et les Communications a souligné l'importance de :

**Recommandation de Politique I: les Etats Membres sont invités à promouvoir la participation du secteur privé dans le secteur portuaire.**

### **Justification :**

Traditionnellement, les ports étaient la propriété des organisations contrôlées par les pouvoirs publics qui se chargeaient également du fonctionnement et de la réglementation. Cependant, avec l'introduction de la participation du secteur privé dans les ports (PSP), de nouvelles formes d'administration portuaire, de nouveaux modèles de propriété portuaire et de structuration institutionnelle ont émergé. La PSP dans les opérations portuaires s'est considérablement accrue en raison du fait que les propriétaires et opérateurs publics, à comparer avec ceux du secteur privé, sont moins capables de contrôler les coûts (leurs incitations sont inférieures), ils sont plus lents à adopter de nouvelles technologies et pratiques de gestion, et sont moins attentifs aux besoins des usagers des ports relativement aux propriétaires et opérateurs privés. Les Pays qui ouvrent la voie à la participation privée ont été à même d'attirer un important capital d'investissement privé pour développer l'infrastructure portuaire et moderniser la superstructure et les services des terminus. Au sein de la gestion privée, l'efficacité opérationnelle des ports, la productivité du travail et la qualité du service ont d'habitude tendance à se développer davantage.

## **Recommandation de Politique II : les Etats Membres sont encouragés à établir des régulateurs de port**

### **Justification:**

Un régulateur de port indépendant est essentiel pour contrôler l'entrée (régulation d'entrée), déterminer le tarif (régulation de taux), pour établir les normes de la performance (régulation de performance et critère d'étalonnage), et (parfois) en vue de mettre en place des normes techniques (régulation d'ordre de santé et sûreté, de sécurité, d'environnement, et de main d'œuvre). En outre, le régulateur pourrait être appelé à servir d'arbitre pour régler les litiges.

Simultanément, il vaudrait peut-être mieux mettre en place un régulateur multisectoriel pour le secteur des logistiques des ports et de transport en général pour couvrir à la fois les ports secs et les secteurs logistiques de fret.

## **Recommandation de Politique III : les Etats Membres sont priés de promouvoir le transport intermodal de conteneur**

### **Justification:**

L'introduction de la conteneurisation a conduit à des changements technologiques et organisationnels supplémentaires qui ont accéléré la mondialisation de l'économie mondiale depuis 1960. D'une perspective de technologie de transport, la conteneurisation a entraîné l'introduction du transport de fret intermodal, vu que l'envoi du conteneur pourrait revêtir plusieurs modes de transport sans manutention de fret lors du changement de modes. En éliminant les manutentions séparées du cargo, le lien entre producteur et consommateur au niveau de conteneur devient alors plus étroit.

D'autre part, la conteneurisation requiert des changements technologiques majeurs en matière de facilités portuaires. Les ports de l'OCI devraient donc adapter leurs infrastructures, opérations, équipements portuaires et par conséquent les systèmes TIC lors de la formation et de l'éducation de la main-d'œuvre portuaire hautement qualifiée et techniquement spécialisée.

### ***Instruments pour réaliser les Recommandations de Politique :***

**Le Groupe de Travail du Transport et des Communications du COMCEC** : dans ses réunions ultérieures, le Groupe de Travail pourrait traiter les domaines de politique susmentionnés d'une manière plus détaillée.

**Le Projet de Financement du COMCEC** : dans le cadre du Projet de Financement du COMCEC, le Bureau de Coordination du COMCEC fait chaque année des appels aux projets. Avec le Projet de Financement du COMCEC, les Pays Membres participant aux groupes de travail peuvent soumettre des projets de coopération multilatérale, lesquels seraient financés par des subventions du Bureau de Coordination du COMCEC. En ce qui concerne les domaines de politique susmentionnés, les Pays Membres peuvent utiliser le Projet de Financement du COMCEC et le Bureau de Coordination du COMCEC peut financer les projets réussis à cet égard. Ces projets peuvent englober l'organisation des séminaires, les programmes de formation, les visites d'étude, l'échange d'experts, les ateliers et la préparation des études analytiques, les évaluations des besoins et les matériaux/documents pour la formation, etc.

**Activités de renforcement de capacité** : moyennant les ressources du Bureau de Coordination du COMCEC et celles relatives aux Pays Membres, quelques programmes liés au renforcement des capacités et à l'assistance technique concernant les domaines de politique susmentionnés peuvent être organisés au sein des Pays Membres. Ces programmes et activités peuvent inclure l'organisation des séminaires, les programmes de formation, les visites d'étude, l'échange d'experts, les ateliers et la préparation des études analytiques, ainsi que d'autres activités similaires.

-----  
-----