

Note sur la Coopération dans le domaine du Transport et des Communications

1. Introduction

Les systèmes de transport performants, efficaces et durables sont l'une des nécessités importantes de l'économie moderne et de la vie sociale. Les conditions dans lesquelles opèrent les réseaux de transport ainsi que la qualité des services de transport touchent plusieurs activités économiques allant de la production agricole et industrielle jusqu'aux investissements et du tourisme au commerce. Le transport est de même important pour accéder aux services publics de base tels que la santé et l'éducation. Par conséquent, il a un impact direct sur le développement des pays.

L'augmentation du revenu par habitant et des besoins de mobilité des ménages, la mondialisation des échanges commerciaux, les tendances de dérégulation et de privatisation de l'infrastructure et des services du transport ainsi que le progrès technologique des véhicules ont contribué aux taux élevés de croissance de l'industrie du transport.

Le Forum International du Transport (FIT) estime que le commerce lié au fret international croîtra d'un facteur de 4,3 d'ici 2050. Le transport maritime se caractérise davantage par un mouvement de frets d'environ 85% du commerce mondial qui est effectué par voie maritime en termes de poids. Par conséquent, l'augmentation du commerce international se traduira par des défis sans précédent pour l'infrastructure du transport, en particulier pour les ports. Selon les prévisions du FIT, les volumes des ports devraient augmenter d'environ quatre fois d'ici 2050 (OCDE/FIT, 2015). En effet, l'infrastructure à l'horizon 2030 (OCDE, 2012) témoignerait d'une augmentation de quatre fois du débit des conteneurs partout dans le monde d'ici 2030.

En ce qui concerne le transport routier, les voyages routiers et ferroviaires des voyageurs dans le monde devraient augmenter de près de 120% à 230% jusqu'à 2050, alors que cette croissance devrait varier entre 240% à 450% pour les économies des pays non membres de l'OCDE. Par ailleurs, le transport routier mondial ainsi que le transport ferroviaire devraient augmenter de 230% à 420 (OCDE/FIT, 2015).

L'infrastructure d'ici 2030 conclut que le transport mondial et la répartition des besoins en investissement de l'infrastructure, tels que les aéroports, les ports, les chemins ferroviaires, l'huile et le gaz pourrait dépasser 11 billions au cours de la période allant de 2009 à 2030. Comme l'infrastructure majeure pourrait prendre environ de 10 à 20 ans pour être planifiée et mise en œuvre, les pays souhaitant développer leur infrastructure au moment et au lieu opportuns auront besoin de mener à bien deux éléments cruciaux : les plans d'actions politiques nationaux et un financement assuré(OCDE, 2012).

L'infrastructure du transport est importante pour le développement économique et social des nations et "l'infrastructure de qualité est un pilier clé de la compétitivité internationale " (OCDE, 2012). Il n'est donc pas surprenant de constater que le développement des infrastructures de transport est évalué comme un instrument puissant pour une grande variété d'objectifs politiques tels que la réduction des coûts des logistiques, de la pauvreté (en améliorant l'infrastructure des routes dans les zones rurales) de la congestion, et en permettant la mobilité de la main-d'œuvre, etc.

Les problèmes liés à l'infrastructure de transport varient selon les pays. Pour les pays développés, par exemple, le problème majeur de transport est de maintenir l'infrastructure vieillissante de la manière la plus rentable et de maintenir leur pouvoir concurrentiel à travers des réseaux de transport efficaces. Pour les pays les moins avancés, la préoccupation majeure est d'établir une infrastructure de transport en satisfaisant au moins les besoins de base.

La variation des besoins d'infrastructure de transport dans les pays de l'OCI est en parallèle avec la situation décrite ci-dessus. D'une part, il y a un groupe de pays, les pays du Golfe, producteurs de pétrole, avec un revenu élevé par habitant et des zones relativement petites (sauf l'Arabie Saoudite). D'autre part, il y a un grand groupe de pays de l'OCI à faible revenu par habitant et avec des zones relativement plus grandes, la plupart de l'Afrique sub-saharienne. Le Rapport de Compétitivité mondiale de 2015-2016 (FEM, 2015) du Forum économique mondial fournit des preuves sur cet écart. Cinq des sept meilleurs pays performants de l'OCI (à savoir les EAU, la Malaisie, le Qatar, le Bahreïn, l'Arabie Saoudite, la Turquie et Oman), en termes de qualité de l'infrastructure de transport, sont des pays du Golfe, producteurs de pétrole. D'autre part, sept des huit pays les moins performants de l'OCI (à savoir la Guinée, le Liban, le Sierra Leone, la Mauritanie, le Tchad, le

Nigeria, le Bénin et le Mozambique), dans le même domaine, sont originaires de l’Afrique sub-saharienne.

Le tableau 1 présente la variation de la qualité de l’infrastructure de transport en termes d’indices parmi les 37 pays de l’OCI (à savoir 13 pays de l’Afrique sub-saharienne de l’OCI, 15 de l’OCI-MENA, et 9 de l’OCI-Asie). Les indices vont de 1 à 7, où 1 représente l’infrastructure extrêmement développée et 7 représente une vaste infrastructure efficace par rapport aux normes internationales.

L’une des conséquences du tableau 1 est que toutes les moyennes des pays de l’OCI et de l’Afrique subsaharienne de l’OCI sont en dessous de la moyenne mondiale dans chaque mesure. Deuxièmement, l’OCI-MENA est mieux que la moyenne mondiale dans chaque mesure, à l’exception de la qualité de l’infrastructure ferroviaire. Enfin, l’OCI-Asie a une performance inférieure aux moyennes mondiales dans toutes les mesures, sauf pour la qualité de l’infrastructure ferroviaire.

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

Région	Qualité de toute l’infrastructure	Qualité des routes	Qualité de l’infrastructure des chemins ferroviaires	Qualité de l’infrastructure portuaire	Qualité de l’infrastructure 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 Sub Saharienne	2.98	3.05	2.02	3.19	3.23
OCI-MENA	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 (EAU)	6.6 (EAU)	5.1 (Malaise)	6.4 (EAU)	6.7 (EAU)
Minimum de l'OCI	2.0 (Guinée)	1.9 (Guinée)	1.3 (Albanie)	1.3 (Tchad)	2.4 (Sierra Leone)

Source: Rapport de la Compétitivité Mondiale 2015–2016 (FEM, 2015)

Conscient de l'importance de l'infrastructure de transport et ses effets sur le bien-être des nations, le Groupe de travail du COMCEC sur le Transport et les communications a tenu sa septième réunion afin d'insister particulièrement sur l'entretien des routes dans les États membres de l'OCI et son importance pour le volume du commerce mondial et le bien-être social de la population.

II. Tendances mondiales dans l'entretien routier

Les systèmes de transport modernes dépendent de plus en plus sur les routes et le transport routier. Les routes sont à la base des activités économiques et apportent une contribution substantielle au PIB national. Au cours des cinquante dernières années, la croissance du transport routier a représenté la quasi-totalité de la croissance des modes de transport terrestre.¹

Selon Forum international du transport (OCDE), le transport routier est estimé à 83% de tous les transports de surface des passagers. Le transport routier est une base pour l'activité économique. AIPCR (Association mondiale de la route) suggère que le transport routier, fondé uniquement sur la valeur ajoutée par les services de transport commercial, est généralement comprise entre 3% et 5% du PIB. Cependant, suivant d'autres considérations, telle que les entrées de carburant, les équipements et

¹ OCDE. Questions de Compétitivité dans le Transport routier, p.9

l'infrastructure du transport, la contribution du transport au PIB est située, de manière plus réaliste, entre 10% et 20%.

Les ajouts des voies routières mondiales continuent d'accroître à un rythme rapide. Selon l'Agence internationale de l'énergie, les dépenses mondiales sur la construction de routes ont continué d'augmenter au cours des dernières années, ce qui représente près de 50% des dépenses totales. Les voyages routiers pourraient pratiquement doubler d'ici 2050. Les routes mondiales sont susceptibles d'accroître de près de 25 millions km de voies pavées d'ici 2050, ce qui nécessite près de 80 trillions de dollars américains d'investissements cumulatifs².

Vu leur rôle important et clé, les routes ont un impact important sur l'économie, la sécurité, l'environnement et le bien-être social, etc. Pour maintenir la qualité de leurs services, les réseaux routiers doivent être maintenus de manière adéquate dans toutes leurs composantes (trottoirs, ponts, signaux, tunnels, systèmes d'allègement, etc.), ce qui exige de grands fonds majoritairement publics.

Les améliorations routières apportent des avantages immédiats et parfois radicaux pour les usagers des routes grâce à un meilleur accès aux hôpitaux, aux écoles et aux marchés; un plus grand confort, vitesse et sécurité; et moins de coûts d'exploitation des véhicules. Pour pérenniser ces avantages, l'amélioration des routes doit être suivie par un programme d'entretien bien planifié. Sans entretien régulier, les routes peuvent se détériorer rapidement, ce qui empêche l'impact à plus long terme de l'amélioration des routes sur le développement.³

Plus le système routier vieillit, plus sa vulnérabilité aux effets des changements climatiques augmente, et plus leur pertinence pour le bien-être de chaque nation augmente au fil du temps, plus il y aura un plus grand besoin pour l'entretien des routes. En conséquence, la part des dépenses sur l'entretien des routes dans les budgets routiers nationaux devrait augmenter au fil du temps et doit être dépensée à bon escient, et de manière efficace et transparente pour en tirer le maximum de valeur.

² Perspectives sur l'Infrastructure du transport mondial d'ici 2050, ALEX KOERNER, John DULAC, Agence internationale de l'énergie OECD/IEA 2012

³ Burningham, Sally et Stankevich, Natalya, Why road maintenance is important and how to get it done? , p:1, Banque Mondiale

Les autorités routières doivent veiller à ce que les fonds alloués aux programmes d'entretien soient dépensés efficacement pour sauver les futurs coûts d'investissement et obtenir la valeur maximale de ces investissements. A cet effet, l'approche moderne de gestion des ressources des routes et le renforcement institutionnel des autorités routières sont de plus en plus nécessaires.

Retarder l'entretien des routes mène à des coûts directs et indirects élevés. Si les défauts de la route sont réparés rapidement, le coût sera généralement modeste. Si les défauts ont été négligés, une partie de la route entière pourrait s'effondrer complètement, ce qui exigerait la reconstruction complète à des coûts s'élevant, en moyenne, à trois fois autant que les coûts d'entretien. Le report de l'entretien a également des coûts indirects. Les routes négligées deviennent progressivement plus difficiles à utiliser, ce qui entraîne une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules et une réticence de la part des opérateurs de transport d'utiliser les routes. Cela impose un lourd fardeau à l'économie: puisque les services de passagers et de fret sont réduits, il existe une perte importante des opportunités de développement économique et social.

Le but de l'entretien est de s'assurer que la route restera en bon état de service au cours de sa durée de vie.

L'entretien est important, car il:

- Prolonge la vie d'une route en contrant les effets de détérioration et donc préserve la valeur des investissements antérieurs et du réseau routier.
- Réduit les coûts d'exploitation des véhicules (CEV) en fournissant une surface de roulement lisse.
- Préserve les avantages résultant des routes originales en offrant un accès et des temps de déplacement fiables pour les personnes afin qu'elles accèdent aux soins médicaux, à leur emploi et aux possibilités d'éducation.

Les gouvernements doivent s'intéresser à préserver la valeur de leurs réseaux routiers. Cependant, dans la pratique, les organismes responsables sont peu motivés à entreprendre des activités de maintenance préventives. Selon la Banque mondiale (1988), l'incapacité de maintenir les routes équivaut à un acte de désinvestissement, car elle constitue un sacrifice

d'investissements placés dans les routes. En outre, la Banque mondiale (1988) indique que, d'ici 20 ans, la valeur des infrastructures routières risque de perdre 45 milliards de dollars américains par suite d'un mauvais entretien dans les 85 pays qui sont inclus dans l'étude. Cette perte aurait pu être évitée en dépensant 12 milliards de dollars américains par la réalisation de l'entretien préventif.⁴

Les pratiques défailtantes d'entretien imposent les coûts suivants sur les économies nationales:⁵

1. La destruction de la valeur des réseaux routiers et son impact sur les comptes publics et les coûts plus élevés pour la rénovation des routes à l'avenir;
2. La hausse des coûts d'exploitation des véhicules et des coûts de carburant et diminution de la sécurité routière;
3. L'accès réduit qui aboutit à des services de santé, des chances d'emploi et d'éducation de qualité réduite.

Compte tenu de l'aspect purement économique de l'entretien préventif, et l'importance de le faire, il est impératif de citer les raisons pour lesquelles l'entretien préventif n'est pas entrepris aussi largement et régulièrement que l'on pourrait s'y attendre.

Il existe essentiellement trois facteurs du mauvais entretien des réseaux routiers, à savoir:⁶

1. La structure et la nature des organismes responsables de l'entretien des routes;
2. Le manque de pression pour de meilleures routes;
3. Un financement insuffisant et peu fiable.

Au cours des dernières décennies, l'accent a été mis sur l'expansion des réseaux routiers plutôt que sur l'entretien. Le fait que les réseaux routiers auront, dans l'avenir, besoin de fonds pour leur entretien était, jusqu'à récemment, largement ignoré; la question de savoir si les ressources nécessaires à l'entretien de ces réseaux routiers étaient disponibles ou pas a été reportée dans le futur.

L'expérience internationale montre que l'entretien adéquat exige:

⁴ Banque Mondiale (1988° Détérioration des routes dans les Pays en développement : causes et remèdes ; une étude politique de la Banque Mondiale.

⁵ Améliorer l'entretien des Routes dans les Pays Membres de l'OIC, Bureau de Coordination du COMCEC, 2016

⁶ Ibid

- Une planification minutieuse et une programmation des travaux d'entretien.
- La disponibilité des données de qualité pour soutenir la détermination des priorités ;
- Une source indépendante, sûre et stable de financement ;
- Des structures institutionnelles et de gestion appropriées;
- Le suivi des résultats de l'entretien, et la disponibilité des ressources humaines appropriées.

• Entretien des routes dans les pays membres de l'OCI

Investir dans l'entretien au bon moment permet d'économiser des coûts futurs importants. Les analyses indiquent généralement que le coût annuel d'entretien d'une route représente seulement une petite fraction du coût d'investissement initial, généralement environ 2-3% pour les routes goudronnées et 5-6% pour les routes rurales non goudronnées.⁷ Une étude de la Banque mondiale a montré que les dépenses reportées pour l'entretien des routes en Afrique augmentent le coût d'exploitation total des véhicules de 2 et 3 fois les économies des coûts d'entretien.

Des différents indicateurs socio-économiques et des réseaux routiers dans les pays de l'OCI suivent des régimes et des pratiques d'entretien très différentes; par conséquent, il existe une grande variation de l'état de réparation des réseaux routiers dans les Pays Membres de l'OCI (voir le tableau 2). La part des réseaux routiers qui sont goudronnés dans les pays de l'OCI dans son ensemble est d'environ 53%, tandis que la part des réseaux routiers aux États-Unis et à l'UE est de 66% et de 83%, respectivement. La dépense moyenne sur les réseaux routiers de l'OCI est de 1.043 millions de dollars, alors que les dépenses moyennes pour l'entretien sont de 123 millions de dollars. La Turquie a les dépenses d'entretien les plus élevées avec 797 millions de dollars, alors que la Gambie a les dépenses les plus basses avec 13 millions de dollars.⁸

Tableau 2: Indicateurs socio-économiques et du réseau routier des Pays Membres de l'OCI

Indicateur	Min	Max	Moyenn e	Min	Max
Population	345,0 23	249,865,6 31	28,922,4 29	Maldives	Indonésie

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

RNB par habitant (\$)	400	86,790	5,676	Niger	Qatar
Surface (Km ²)	300	2,724,900	558,830	Maldives	Kazakhstan
Autoroutes (Km)	0	3,891	590	Albanie	Arabie Saoudite
Autoroutes, routes principales ou nationales (Km)	0	38,570	11,534	Suriname	Indonésie
Routes secondaires ou régionales (Km)	0	113,451	21,505	Togo	Egypte
Autres routes (Km)	0	415,788	69,807	Suriname	Indonésie
Longueur totale des routes (Km)	88	508,000	68,227	Maldives	Indonésie
Routes goudronnées (%)	1	100	52	Tchad	Jordanie
Routes goudronnées (Km)	88	355,220	35,740	Maldives	Turquie
Routes non-goudronnées (Km)	0	220,074	31,423	Jordanie	Indonésie
Longueur des routes par RNB par habitant (Km/\$)	0.03	300	49	Maldives	Ouganda
Densité des routes (Km/Km ²)	0.005	5.6	0.32	Soudan	Bahreïn
Volume du Trafic (Mio Véh-Km)	74	115,752	30,779	Gambie	Mozambique
Transport terrestre des marchandises (Mio T-Km)	5	344,779	105,023	Mali	Kazakhstan
Transport terrestre des voyageurs (Mio P-Km)	16	343,384	128,758	Gambie	Pakistan
Transport des marchandises par route (Mio T-Km)	4	224,048	63,737	Mali	Turquie
Transport des voyageurs par route (Mio P-Km)	16	322,765	122,394	Gambie	Pakistan
Personnes tuées / 100,000 population	1	37	10	Burkina Faso	Lybie

Personnes blessées /100,000 population	1	384	99	Banglade sh	Iran
Accidents graves /100,000 population	1	316	80	Banglade sh	Iran
Accidents graves / 100 millions Véh-Km	13	1,693	471	Azerbaïdj an	Kazakhsta n
Dépenses publiques centrales (Mio USD)	1	6,582	756	Sierra Leone	Turquie
Dépenses publiques Régionales/ (Mio USD)	46	185	116	Tunisie	Maroc
Dépenses du secteur privé (Mio USD)	135	135	135	Azerbaïdj an	Azerbaïdja n
Dépenses totales (Mio USD)	1	6,582	959	Sierra Leone	Turquie
Dépenses d'investissements (Mio USD)	1	5,785	623	Malaisie	Turquie
Dépenses d'entretien (Mio USD)	0.13	797	130	Gambie	Turquie
Autres dépenses (Mio USD)	0.02	66	17	Egypte	Arabie Saoudite
Recettes indirectes des routes: Taxe sur le carburant (Mio USD)	1	178	83	Egypte	Kazakhsta n
Recettes directes des routes: Péage (Mio USD)	2	450	131	Guyana	Turquie
Autres Recettes des routes (Mio USD)	0	101	50	Guyana	Mozambiq ue
Recettes totales (Mio USD)	48	450	218	Guyana	Turquie

Source: Amélioration de l'entretien des routes dans les Pays Membres de l'OCI, COMCEC

Par ailleurs, dans la plupart des pays de l'OCI, la proportion des réseaux routiers se compose de routes secondaires ou régionales, ou d'autres routes. Cependant, en comparant la composition des réseaux routiers dans les pays

de l'OCI en tant que groupe avec les réseaux routiers aux États-Unis et à l'Union européenne dans son ensemble, il convient de noter l'existence d'une grande différence dans la composition des réseaux des routes dans ces trois catégories. Il est frappant de voir qu'un grand pourcentage du total des réseaux routiers dans les pays de l'OCI est des autoroutes et des routes.⁹

Les États membres de l'OCI, en tant que groupe, investissent davantage dans le développement des autoroutes et des routes, et n'investissent pas dans le développement de leurs routes secondaires, régionales et autres. Cet accent mis sur le développement de routes nombreuses et de haute qualité nécessite de grandes sommes de capitaux. Vu les ressources limitées disponibles dans de nombreux États membres de l'OCI, il se peut que cet accent est dû à l'insuffisance des ressources allouées aux activités d'entretien.¹⁰

La part des réseaux routiers goudronnés dans les pays membres de l'OCI dans son ensemble est d'environ 53%. La part des réseaux routiers goudronnés aux États-Unis et l'UE est de 66% et 83%, respectivement. Nous constatons de l'observation précédente qu'une grande partie des réseaux routiers dans les pays de l'OCI se compose d'autoroutes, routes nationales ou principales, nous notons également que les pays de l'OCI ont tendance à se concentrer beaucoup plus sur les autoroutes, les voies rapides et les routes nationales et principales que sur les autres types de routes.

Comme on l'a noté plus haut, les réseaux routiers dans les États membres de l'OCI semblent être déséquilibrés du point de vue de l'accent mis sur le développement des routes de haute qualité et à grande circulation. Ceci, à son tour, est susceptible de priver les activités d'entretien des ressources dont elles ont besoin.¹¹

Les insuffisances importantes liées au secteur routier et aux pratiques d'entretien dans les États membres de l'OCI sont les suivantes;¹²

- Le manque de données fiables et cohérentes nécessaires pour la planification et la programmation.
- Le réseau routier dans la plupart des pays de l'OCI n'est pas dans un très bon état.

⁹ Ibid.

¹⁰ Ibid.

¹¹ Ibid.

¹² Ibid.

- Le développement et les pratiques institutionnelles dans le secteur de l'entretien des routes dans les États membres de l'OCI sont en retard par rapport aux meilleures pratiques internationales.
 - La gouvernance, la transparence de l'opération, et la responsabilité publique des organismes d'entretien des routes ont besoin d'être améliorées.
 - Les capacités du secteur de la construction dans de nombreux États membres de l'OCI doivent être mis à niveau.
 - Le financement disponible pour l'entretien est insuffisant.
 - Les besoins d'entretien des réseaux de routes rurales, en particulier, doivent recevoir plus d'attention que ce qu'ils reçoivent actuellement au cours du processus de planification de budget.

II. Coopération dans le domaine du Transport dans le cadre du COMCEC

Améliorer le fonctionnement, l'efficacité et la durabilité des transports et des communications dans les États membres est l'objectif stratégique de la Stratégie du COMCEC dans le domaine des transports et des communications. Afin d'atteindre cet objectif, et vu l'importance du système d'entretien routier efficace pour assurer un transport routier durable dans les États membres, l'une des réunions du Groupe de travail sur le Transport et les communications du COMCEC a été consacrée à la question de l'entretien des routes. Le renforcement de la coopération entre les Pays Membres à cet égard contribuera également à la réalisation de l'un des domaines importants de la stratégie du COMCEC, qui est «les politiques d'infrastructures de transport».

• Septième réunion du Groupe de travail sur le Transport et les Communications

Depuis la 31^{ème} Session du COMCEC, le Groupe de travail sur le Transport et des Communications a tenu sa septième réunion le 24 mars 2016 à Ankara, Turquie, avec le thème «Améliorer l'entretien des routes dans les Pays Membres de l'OCI ». La réunion a examiné deux études à savoir «Améliorer l'entretien des routes dans les Pays Membres de l'OCI», commandée par le BCC, et " les Perspectives du COMCEC sur le Transport de 2015», préparée par le BCC. Lors de la réunion, les représentants des États membres ont partagé leurs expériences, leurs réalisations et les défis dans le domaine de l'entretien des routes dans leurs pays respectifs. En outre, la question des politiques qui peuvent être mises en œuvre pour améliorer la qualité des services offerts dans ce domaine a été discutée. Les discussions ont également été enrichies par les présentations des États Membres et les organisations internationales.

Le résultat principal de la réunion et les recommandations politiques importantes ont été soulignés comme suit:

- Élaboration d'une Stratégie nationale d'entretien routier sur la base des preuves et des données.
- Assurer la répartition du financement adéquat et stable pour l'entretien des routes et l'augmentation de l'utilisation efficace des fonds disponibles pour les routes à travers un cadre juridique solide et une structure institutionnelle.
- Tirer profit des contrats basés sur la performance dans l'entretien des routes.
- Création d'un système de gestion des réseaux routiers basé sur les bases de données.

Le Groupe de travail tiendra sa huitième Réunion à Ankara le 27 octobre 2016 sous le thème «Améliorer la sécurité routière dans les pays membres de l'OCI».

Mécanisme de financement du projet du COMCEC

Le deuxième instrument de mise en œuvre apporté par la Stratégie du COMCEC est le mécanisme de financement du projet. Grâce à ce mécanisme, le Bureau de Coordination du COMCEC accorde des subventions aux projets sélectionnés proposés par les États membres qui se sont déjà inscrits au Groupe de travail sur le Transport et les communications. En 2015, la République de Turquie, avec ses six partenaires du projet, ont mis en œuvre le projet intitulé «Mesurer et Encadrer l'IPMP (Indice de la Performance du Mouvement des passagers) entre les pays de l'OCI».

Le troisième appel à projets dans le cadre du financement de projets du COMCEC a été fait en septembre 2015 et un projet dans le domaine du transport et des communications a été jugé admissible à un financement. A cet égard, la République de Turquie et ses partenaires du projet mettront en œuvre le projet intitulé «Évaluation et amélioration de l'interconnectivité du fret aérien entre les États membres de l'OCI: Approche de la comodalité du fret aérien (ACCMA) pour faciliter le commerce intra-OCI». La mise en œuvre de ce projet a commencé le 30 mars 2016.

Le quatrième appel sera effectué en septembre 2016.

