



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

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 de 120% à 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

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.

Dans ce cadre, l'infrastructure du transport et de la communication est très critique pour le développement économique et social des pays. La croissance économique et la productivité dans une région spécialement dépende de l'infrastructure du transport et des systèmes du transport qui facilitent la productivité à travers les minimum couts logistique, l'économie aux inventaires et l'accès à plus offre et aux marches de travaux. Comme un élément important de l'infrastructure du transport et des systèmes du transport, les corridors du transport transnational sont très important afin d'encourager l'accessibilité, la connectivité, la productivité et l'activité interrégionale. Naturellement, aujourd'hui, le développement des corridors du transport continue d'être un de plusieurs importants facteurs du point de vue de l'accessibilité, la connectivité et la productivité dans une région et le développement régional.

¹ OCDE, 2012

² Forum International des Transports (FIT)

Compte tenu de son importance fondamentale, le GTTC a élaboré le sujet de la pénétration à haut débit lors de sa neuvième réunion du Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications (GTTC).

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. La gestion effective des corridors du transport est très importante pour le fonctionnement d'un corridor du transport.

III. La Gestion des Corridors du Transport dans les Pays Membres de l'OCI

(Neuvième Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications)

Depuis la 33^{ème} Session du COMCEC, le GTTC a tenu sa 11^{ème} Réunion le 15 mars 2017 à Ankara, avec pour thème « la Gestion des Corridors du Transport dans les Pays Membres de l'OCI: les Défis, Les Exemples et les Leçons Politiques ».

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 gestion des corridors transnationaux du transport dans la région de l'OCI. Les représentants ont de même discuté la tendance globale et les bonnes pratiques dans le monde afin de tirer les leçons concrètes. 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 révèle des informations très importantes en ce qui concerne les pratiques de la gestion des corridors dans le monde aussi que la région de l'OCI.

Le développement des corridors du transport est important pour la facilitation de l'intégration régionale et la coopération entre le secteur public et le secteur privé dans les Pays Membres. La dimension de l'inter-connectivité pour les corridors transnationaux du transport nécessite des efforts de la part des pays qui sont *en route* et la coopération pour le processus de décision pour un fonctionnement plus effective. La gestion des corridors effectivement est un facteur vital pour le développement des corridors du transport international.

La gestion des corridors du transport tient plusieurs aspects/ domaines comme : (i) les objectifs des corridors et le soutien politique ; (ii) le cadre légal (iii) le cadre institutionnel (iv) l'infrastructure (v) la surveillance de la performance des corridors et la dissémination (vi) la promotion des corridors et la

consultation avec les parties prenantes et (vii) amélioration de capacité. Ces domaines doivent être développés en balance et harmonie selon une structure de la gestion effective.³

La gestion des corridors dépend d'un mixte des facteurs tel que la maturité des corridors, le soutien et la volonté politique, la stabilité régionale, l'existence d'une organisation internationale qui facilite la gouvernance des corridors et le fond présent. Dans ce cadre, le rapport a analysé deux importants corridors transnationaux dans le monde comme un exemple : les Réseaux Transeuropéens en Europe (TEN-T) et l'Observatoire du Transport du Sud-Est (SEETO).

A la lumière de bonnes pratiques au courant, il y a quatre niveaux du développement de la gestion des corridors : le niveau des échanges de l'information, le niveau de la coopération et le niveau de l'intégration. Les niveaux procèdent progressivement vers le plus haut niveau de l'intégration.⁴

Les bonnes pratiques suggèrent que la présence des objectifs clairs du corridor et d'un soutien politique sont les préconditions pour la gouvernance effective des corridors. En plus, les bonnes pratiques montrent que le soutien par une organisation internationale pendant le début du processus du développement du corridor est important en termes d'une assistance technique et financière et le financement initial.

Au sujet des pratiques de la gestion des corridors du transport dans la région de l'OCI, le rapport a analysé les pratiques actuelles de la gestion de sept corridors dans la région de l'OCI comme le corridor Abidjan-Lagos (CAL), le Corridor du Nord, l'Initiative du Corridor Maputo, le Corridor du Transport de l'Europe-le Caucase-l'Asie (TRACECA), le Corridor Centrale l'UNESCAP, le Corridor Maritime l'ASEAN, le Corridor de l'UN ESCWA-M40 et le Corridor Transit de la Jordanie.

Les corridors du transport dans la géographie de l'OCI manquent un cadre légal et institutionnel qui fait une définition des objectifs communs et les plans. L'engagement et la volonté des pays membres pour achever un objectif commun seront exprimés, dans un cadre légal et institutionnel d'une perspective régionale.

Les corridors du transport dans la région de l'OCI n'ont pas un secrétariat dédié à augmenter la gestion des corridors. La fonction du secrétariat est importante en vue de la dialogue durable entre les pays concernés et les parties prenantes grâce à la préparation des réunions, l'assurance de la communication et la coordination entre les pays membres et la réalisation des objectifs et les collectes des fonds pour le développement du corridor. En outre, un secrétariat dédié est très important afin de formuler les stratégies à long terme et d'analyser les tendances et les pratiques actuelles, la collecte des données et des statistiques aussi que les indicateurs de performance et la surveillance de la mise en œuvre.

En outre, les corridors de l'OCI ne comportent pas une perspective intégrée en vue des corridors susmentionnés du transport transnational. Les Pays Membres de l'OCI ne bénéficient pas suffisamment des ressources des organisations internationales concernées pour l'amélioration de la gestion des corridors.

Les obstacles reliés à la gestion des corridors dans la géographie de l'OCI sont soulignés comme:

- Le manque de la coopération et la coordination dans les pays *en-route*.

³ COMCEC le Bureau de Coordination. La Gestion des Corridors du Transport dans les Pays Membres de l'OCI : les Défis, les Exemples et les Leçons Politiques, 2018.

⁴ Ibid.

- Le manque des informations précises sur les opérations mises en œuvre dans les corridors du transport transnational et d'un système de la collecte effective des données. Donc, le manque de la surveillance de la performance des corridors et la dissémination.
- Le manque des plateformes pertinentes et des secrétariats internationaux pour la promotion des corridors et la consultation avec les parties prenantes.
- Minimum usage des installations des organisations internationales concernées.
- Le manque d'un cadre légal et institutionnel.

A la lumière des données de ledit rapport et les délibérations pendant le 11^{ème} TCWG, le Groupe de Travail a conclu les recommandations suivant de politiques:

- Le développement/l'amélioration d'un cadre légal, institutionnel et régulatrice afin d'assurer une coordination effective et coopération avec les pays concernés et d'achever des objectifs qui demandent des reformes.
- La création d'un secrétariat ou bien une unité de coordination dédiée aux corridors qui encourage la gestion et la communication permanente et la coordination avec les pays concernés.
- La promotion de développement de la gestion du corridor du transport dans une façon holistique qui combine les mesures dures comme l'infrastructure et les mesures douces comme un soutien politique, une consultation avec les parties prenantes et développement de la capacité.
- La recherche d'un soutien des organisations internationales concernées afin d'élever la gestion des corridors du transport, particulièrement pendant la première phase du développement des corridors.

Le rapport est disponible sur l'adresse du web site de COMCEC. (www.comcec.org)

La 12^{ème} Réunion du Groupe du Travail du Transport et de la Communication sera tenu l'Octobre 11, 2018 sur le thème de "la Planification de l'Infrastructure du Transport National dans les Pays Membres de l'OCI" à Ankara.

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 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 messages concernant la campagne pilote qui sera ultérieurement organisée en Côte d'Ivoire. Lors de la campagne organisée dans plusieurs villes de Côte d'Ivoire les 10-17 juillet 2017, les conducteurs de poids lourds ont été informés 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.

Quatre projets seront mis en œuvre au sujet de la coopération sur le Transport et la Communication en 2018 avec la Gambie, l’Iran, la Jordanie et le Nigeria dans le cadre du Financement du Projet du COMCEC. La Gambie va implémenter un projet s’intitulé “Analyse de la Gestion des Bases de Donnée pour les Routes dans les Pays Sélectionnés de l’OCI”. Les partenaires du projet sont le Sénégal, la Nigeria et la Turquie. L’objectif du projet est d’analyser la situation actuelle en vue de la création d’un Système pour la Gestion des Bases de Données pour les Routes en la Gambie et d’échanger des expériences et de bonnes pratiques entre les pays partenaires. Le projet contient un atelier pendant quel les pays partenaires vont présenter leurs expériences et recommandations pour la Gambie aussi qu’une feuille de route. La feuille de route sera un résultat qui soutient l’élaboration des politiques sur le transport national et la planification de la capacité pour la Gambie et les partenaires du projet.

L’Iran mettra en œuvre un projet “Une étude de la Faisabilité sur le Corridor du Transport de l’Iran-le Caucase” avec l’Azerbaïdjan et la Turquie. L’objectif du projet est d’améliorer le corridor du transport entre l’Asie et l’Europe afin d’élever l’efficacité, le fonctionnement et la soutenabilité du transport dans les pays membres. Dans le projet, un rapport de recherche élaborera les visites d’étude dans les pays partenaires aussi que les analyses détaillées. Le rapport contient la situation actuelle des corridors du transport dans le monde et l’OCI et les analyses détaillées des pays respectives, les stratégies concrètes et les recommandations des politiques pour la région de l’OCI.

La Jordanie mettra en œuvre un projet “L’étude de la Faisabilité pour la Reconstruction d’anciens chemins de fer Ottoman Hedjaz” avec l’Irak et la Turquie. L’objectif du projet est d’étudier le chemin de fer du nord jusqu’au sud de la Jordanie afin de déterminer une potentiel pour le développement de l’infrastructure. Dans le cadre du projet, un rapport d’étude sera généré. Ledit rapport sera basée sur les visite d’étude réalisé dans les pays partenaires et les études détaillées. Le résultat sera une liste des recommandations qui vont identifier la valeur ajoutée, les couts, la procédure de la reconstruction et les opportunités du Partenariat Public Privé.

Finalement, le Nigeria mettra en œuvre un projet “Encourager l’Utilisation de l’Infrastructure à Large Bande pour la Recherche et l’Education dans les Pays Membres de l’OCI”. Les pays partenaires sont la Malaisie, la Gambie et la Turquie. L’objectif du projet est de promouvoir l’utilisation de la connectivité à large bande pour l’éducation et des technologies digitales pour la diffusion de contenu dans les Pays Membres. Le projet contient une étude de faisabilité et un atelier. Dans le cadre d’une étude de la faisabilité, les visites d’étude seront organisées chez les pays partenaires afin d’analyser leur infrastructure actuelle et les installations et d’identifier les manques de service et de proposer les solutions pour les adresser. Pendant l’atelier, le document de l’étude de la faisabilité sera discuté avec les participants des pays partenaires et sera finalisé.