

Recommandations Politiques de la 34^{ème} Session Ministérielle du COMCEC

Développer/améliorer un cadre juridique, institutionnel et réglementaire permettant d'assurer une coordination et une coopération efficaces entre les pays concernés et d'atteindre les objectifs exigeant des réformes.

Raisonnement :

Un cadre juridique et institutionnel solide, définissant des objectifs et des plans communs, est une condition préalable à une coordination efficace entre les pays et à la mise en œuvre des objectifs de développement du corridor. Des objectifs ambitieux sans cadre juridique et institutionnel solide rendent difficile l'atteinte d'objectifs exigeant des réformes. Le cadre juridique est défini comme créant des incitations contraignantes ou non contraignantes pour atteindre les objectifs communs identifiés. Le processus de création d'une base juridique commence une fois que le consensus est atteint entre les différentes parties prenantes sur les objectifs et la gestion du corridor. Le cadre juridique couvre généralement la perspective stratégique globale du corridor à différents niveaux, les dispositions institutionnelles, les principes de travail et les questions de financement. Il peut également couvrir les sanctions en cas de non-conformité, les systèmes de priorisation ou les objectifs de durabilité. L'engagement et la volonté des membres d'atteindre un objectif commun s'expriment dans un cadre juridique et institutionnel. Ainsi, les réformes et les investissements nationaux sont plus efficaces lorsqu'ils sont envisagés d'un point de vue régional, idéalement coordonnés avec les pays voisins.

Création d'un secrétariat/ unité de coordination dédié au corridor pour faciliter la gouvernance des corridors en assurant une communication et une coordination permanentes entre les pays concernés.

Raisonnement :

La présence d'un secrétariat dédié est essentielle pour une gouvernance efficace des corridors. La fonction du secrétariat est de maintenir le dialogue entre tous les pays et les parties prenantes concernés. À cet égard, un secrétariat du corridor joue un rôle catalyseur dans l'amélioration de la gouvernance des corridors en préparant les réunions, en assurant la communication et la coordination entre les pays, en transformant les objectifs en actions et en collectant des fonds pour le développement du corridor. En outre, un secrétariat spécialisé est également essentiel pour formuler des stratégies à long terme, analyser les tendances et les pratiques actuelles, collecter des données et des statistiques, établir des indicateurs de performance et suivre leur mise en œuvre.

Promouvoir le développement de la gouvernance des corridors de transport de manière holistique, en combinant des mesures rigoureuses telles que l'infrastructure et des mesures non contraignantes telles que le soutien politique, la consultation des parties prenantes et le renforcement des capacités.

Raisonnement :

La gouvernance efficace des corridors est un facteur clé pour le développement réussi des corridors de transport transnationaux. La gouvernance des couloirs est un processus complexe impliquant divers aspects tels que les questions juridiques et institutionnelles, ainsi que de multiples parties prenantes, souvent originaires de différents pays. En outre, la gouvernance

nécessite diverses mesures rigoureuses et souples qui sont interdépendantes et doivent être développées de manière harmonisée. Ces mesures sont ; l'infrastructure, le cadre juridique et institutionnel, les objectifs du corridor et le soutien politique, le suivi et la diffusion de la performance du corridor, la promotion du corridor et la consultation des parties prenantes, et le renforcement des capacités. Le développement de corridors de transport répond à de multiples objectifs, notamment la facilitation du commerce en facilitant l'accès aux marchés, l'intégration régionale, l'amélioration des perspectives de croissance, le renforcement de la coopération et de la collaboration entre les pays et les organismes publics et privés.

Rechercher le soutien des organisations internationales concernées dans la poursuite de la gouvernance des corridors, en particulier dans la phase initiale du développement des corridors.

Raisonnement :

La gouvernance des corridors dépend d'une série de facteurs, tels que la maturité du corridor, la volonté politique et le soutien, la stabilité régionale, la présence d'une organisation internationale facilitant la gouvernance des corridors et la disponibilité des financements. A cet égard, les organisations internationales jouent un rôle décisif non seulement dans la mise en place d'un corridor mais aussi dans l'amélioration de la gouvernance des corridors. Les connaissances, l'accumulation, les ressources et le rôle des organisations internationales en tant que médiateurs indépendants sont précieux pour la recherche d'un consensus entre les pays concernés, en fournissant une structure, ainsi qu'un financement initial au début du processus. Avec le corridor Abidjan-Lagos (ALC), la Banque mondiale a joué un rôle clé dans le lancement du corridor. Pour l'Observatoire des transports de l'Europe du Sud-Est (SEETO) et notamment le corridor de transport Europe-Caucase-Asie (TRACECA), l'UE a joué un rôle de premier plan en réunissant les États membres, en négociant le cadre juridique, en organisant des sessions de formation. Pour le couloir central eurasiatique, l'UNESCAP joue un rôle similaire en publiant des documents stratégiques et des études de performance pour justifier la mise en place d'une institution de gouvernance au niveau du corridor. Les efforts initiaux des organisations internationales sont utiles pour convaincre les États membres des mérites du développement conjoint des corridors.

Élaborer des lignes directrices pour la préparation et la mise en œuvre des plans directeurs de transport nationaux en tenant compte des meilleures pratiques internationales pour des plans et des solutions plus intégrés et durables en matière terrestre et de transport.

Raisonnement:

La planification des transports est un sujet global lié à divers facteurs sociaux, économiques et environnementaux. La planification des transports comprend non seulement les infrastructures routières, ferroviaires et autres, mais également les opérations et la gestion permettant de garantir que les modes de transport ne se font pas concurrence, mais se complètent. La planification des transports est également cruciale pour le bon fonctionnement des transports urbains. Outre le transport motorisé, l'importance du transport non motorisé devient de plus en plus évidente, en particulier le cyclisme et la piétonisation. Une planification plus intelligente consiste à réaliser plus avec moins. Il s'agit d'un processus complexe ; par conséquent, l'élaboration de directives, y compris un modèle de plan directeur de transport national, prenant

en considération les meilleures pratiques internationales, est d'une importance vitale pour faciliter une préparation et une mise en œuvre réussie de plans directeurs de transport dans les États Membres de l'OCI.

Identifier des indicateurs clés de performances complètes et pertinentes pour un suivi et une évaluation efficaces de la performance des plans de transport et de leurs résultats, et partager les résultats avec les parties prenantes des secteurs public et privé concernées.

Raisonnement:

Le suivi et l'évaluation sont très importants pour garantir la bonne mise en œuvre des plans nationaux d'infrastructure de transport. Il s'agit d'auto-apprentissage destiné au propriétaire du projet. Cependant, ce processus n'est uniquement mené que par quelques-uns des États Membres. Néanmoins, seuls certains Pays Membres disposent d'un tel système. L'identification et la compilation de divers indicateurs de performance clés (KPI) sont d'une importance cruciale pour mesurer les progrès et réaliser des évaluations pertinentes. Les indicateurs (KPI) sont également utiles pour l'analyse comparative, la définition d'objectifs, l'amélioration des normes et les réussites/échecs. Les indicateurs de performance clés les plus couramment utilisés pour les plans directeurs de transport sont les suivants :

- Valeur actualisée des avantages (PVB) - total des avantages escomptés pendant la période d'évaluation
- Valeur actuelle des coûts (PVC) - total des coûts économiques escomptés encourus pendant la période d'évaluation
- Valeur actuelle nette économique (ENPV) - taille absolue des avantages nets du projet.
- Ratio Bénéfice/Coût (BCR) - le rapport entre le bénéfice total et les coûts. Ceci démontre la taille relative des avantages nets du projet, mais est indépendant de la taille du projet
- Taux de rentabilité interne économique (EIRR): similaire à la BCR, il est indépendant de la taille du projet et donne une indication de l'ampleur des avantages par rapport au coût d'investissement.

Améliorer la capacité de planification des États Membres de l'OCI en appliquant des méthodes contemporaines telles que la définition d'une vision avec une série d'objectifs sociaux et économiques.

Raisonnement:

La qualité et l'efficacité des plans d'investissement dans les infrastructures sont d'une importance capitale pour attirer les investissements et mobiliser l'intérêt du secteur privé. L'amélioration de la capacité de préparation des plans directeurs de transport et des plans d'investissement dans l'infrastructure, y compris les compétences humaines, les processus et les outils, est essentielle pour garantir une qualité adéquate. Dans ce contexte, un mécanisme d'évaluation de la capacité institutionnelle des agences concernées peut être développé et des outils de planification, y compris la modélisation économétrique et de transport, ainsi que l'utilisation et l'application de données volumineuses, peuvent être utilisés.

Améliorer le processus de planification des infrastructures de transport nationales et encourager les partenariats public-privé (PPP), en particulier pour l'évaluation des besoins, la promotion des investissements, le bon fonctionnement des opérations et de la maintenance.

Raisonnement:

La participation des secteurs privé et public est essentielle au succès de la conception, de la mise en œuvre et de l'évaluation d'un plan national d'infrastructure de transport. Une implication active des parties prenantes contribuerait au succès des opérations et d'une maintenance efficaces, ainsi que de la qualité dans tous les modes de transport. La contribution des partenariats public-privé à la mise en œuvre effective du plan directeur des transports peut être révélée par le biais d'évaluations ex ante et ex post. Par ailleurs, l'opinion publique générale et la consultation publique lors du processus de planification des transports et de sa mise en œuvre sont essentielles pour une meilleure planification des infrastructures de transport.