

## **RECOMMANDATIONS POLITIQUES DE LA 19<sup>ÈME</sup> REUNION DU GROUPE DE TRAVAIL SUR LES TRANSPORTS ET LES COMMUNICATIONS**

La 19<sup>ème</sup> Réunion du Groupe de Travail sur les Transports et les Communications du COMCEC (GTTC) s'est tenue virtuellement et avec succès le 11 octobre 2022 sur le thème "Impacts économiques et sociaux des infrastructures de transport: Un aperçu des pays membres de l'OCI". Au cours de la réunion, le GTTC a délibéré sur les recommandations politiques relatives à l'impact économique et social des infrastructures de transport. À la lumière des principales conclusions du rapport et des délibérations intenses de la 19<sup>ème</sup> réunion, le groupe de travail a formulé les recommandations de politique générale suivantes:

**Recommandation politique 1:** Pour de meilleurs influence économiques et sociaux des infrastructures de transport, développer/Améliorer une stratégie globale comprenant les composantes de la capacité de développement, de planification et de programmation.

**Raisonnement:** Un ensemble de conditions préalables doit être en vigueur pour qu'une infrastructure de transport influence l'économie. En plus des investissements dans les infrastructures de transport, des variables économiques telles qu'une main-d'œuvre de haute qualité, des économies locales pratiques et des attentes doivent être disponibles en premier lieu. De plus, le cadre politique et institutionnel doit soutenir le développement économique. Ces trois conditions préalables majeures doivent être disponibles en même temps. Dans ce cadre, une structure systématique et institutionnelle solide est nécessaire pour la planification des transports, l'identification et la préparation des projets, l'évaluation préalable, la passation des marchés, la supervision et le suivi, et l'évaluation ex post. Pourtant ces étapes spécifiques doivent être bien guidées d'abord par un cadre politique stratégique à moyen ou long terme qui fixe les priorités macro, locales et sectorielles.

**Recommandation politique 2:** Afin de mieux répondre aux besoins intégrer les projets d'infrastructures de transport aux politiques nationales supérieures.

**Raisonnement:** Tout projet d'investissement doit apporter des avantages à un pays et améliorer le bien-être des citoyens. Tous les apports de ressources utilisés par un projet d'investissement ont une opportunité en ce sens que, sans le projet, ils pourraient être utilisés et créer de la valeur en dehors de l'économie, soit dans le secteur privé, soit dans un projet différent du côté public. Les évaluations ex ante des projets de transport pourraient fournir au gouvernement des informations indiquant si le projet génère ou non une optimisation des ressources. À cet égard, l'analyse économique du projet est un outil très critique et utile visant à garantir que les ressources rares sont allouées de manière efficace. À cette fin, plusieurs éléments/étapes doivent être considérés et adoptés efficacement, tels que l'identification du ou des projets, la faisabilité technique, l'analyse économique du ou des projets, l'analyse financière du ou des projets et les évaluations des risques. À cet égard, chaque projet doit d'abord refléter et répondre aux priorités du pays, qui sont identifiées dans les documents de politique pertinents du pays. Pour cette raison, d'abord, une perspective plus macro pourrait être employée en utilisant des méthodes d'analyse qualitative/quantitative telles que l'analyse de critères multifactoriels, etc.

**Recommandation politique 3:** Conformément aux analyses économiques et financières de haute qualité promouvoir la hiérarchisation des projets d'infrastructures de transport.

**Raisonnement:** Pour diriger les ressources rares du pays vers les domaines les plus nécessaires, les projets doivent être évalués selon des normes objectives et comparables pour développer un pool de projets potentiels. Puis, en tenant compte de certains indicateurs cruciaux tels que les capacités de financement du pays, le bénéfice marginal du projet, ou l'urgence des besoins qui conduit au projet, les projets doivent être priorisés soit au sein du secteur, soit sur une base intersectorielle. À cette étape, l'analyse des alternatives/options, l'analyse coûts-avantages (ACA), les méthodologies d'analyse économique plus larges, l'analyse de la durabilité, la sensibilité et l'analyse des risques jouent un rôle essentiel.

A cet égard, afin de bénéficier de l'effet de synergie et des avantages de réseau du système de transport, une approche multimodale devrait être développée. Des améliorations concernant non seulement l'identification et la préparation de l'évaluation des projets, mais aussi la prévision de l'effet économique et social des infrastructures et des services de transport sont essentielles.

De plus, dans les évaluations, toutes les considérations susceptibles d'affecter la société et l'économie doivent être considérées de manière plus large. Ainsi, en adoptant une analyse des entrées-sorties fournissant la production, les multiplicateurs de revenu et les liens sectoriels en amont/en aval dans l'économie, des méthodologies d'équilibre général calculables doivent être utilisées en plus de la méthodologie standard de l'ACA pour saisir les effets sociaux et économiques plus larges. En plus des critères standards fixés pour évaluer la faisabilité des projets, l'adoption d'un délai de récupération comme mesure supplémentaire pourrait également fournir aux décideurs des perspectives d'évaluation pratiques.

**Recommandation politique 4:** Renforcer les conditions d'une meilleure évaluation des risques des projets d'infrastructures de transport.

**Raisonnement:** L'identification des risques dans la phase de planification d'un projet et l'agencement des valeurs d'influence sont devenus une base fondamentale pour les projets d'infrastructures de transport. Malgré des projets robustes et bien planifiés, si les risques possibles ne sont pas identifiés et évalués au préalable des problèmes inattendus surgiront probablement à n'importe quelle étape du projet. Par conséquent, ce processus peut devenir une condition préalable à l'augmentation du succès ainsi qu'à la minimisation des problèmes d'un projet. Une évaluation des risques doit être incluse dans l'ACA. Ceci est essentiel, car l'incertitude existe toujours intrinsèquement dans un projet d'investissement. À cet égard, l'analyse de sensibilité, l'analyse qualitative des risques, l'analyse probabiliste des risques et les étapes de prévention et d'atténuation des risques devraient être intégrées aux analyses. Les approches qualitatives et quantitatives telles que l'analyse de Monte Carlo, le processus de hiérarchie analytique (PHA), la technique d'ordre de préférence par similarités à la solution idéale (TOPSSI), la méthode d'organisation du classement des préférences pour l'enrichissement des évaluations (PROMETHEE), l'évaluation quantifiée des risques liés aux coûts (EQRC) pourrait être envisagée pour l'évaluation systématique.

**Recommandation politique 5:** Améliorer la qualité des statistiques sur les projets d'infrastructures de transport et assurer la transparence dans la divulgation des informations.

**Raisonnement:** Des statistiques de transport fiables sont essentielles pour le développement des infrastructures de transport. Des statistiques de transport devraient être produites et publiées en termes de transport intérieur, international et de transit séparément en tonnes-km et en passagers-km ainsi qu'en tonnes et en passagers pour faire une évaluation concrète sur la façon d'améliorer les systèmes existants. En outre, il serait utile de produire des statistiques sur la satisfaction des utilisateurs, telles que les retards de transport, les temps de trajet et la fiabilité,

pour voir les goulots d'étranglement et améliorer la situation actuelle des systèmes de transport. Afin de fournir aux investisseurs potentiels un environnement d'investissement prévisible, les documents sur la préparation des projets et les processus pertinents, etc., pourraient également être partagés avec le public. De plus, pour attirer le secteur privé et pour un meilleur suivi et évaluation publique la réserve de projets avec ses principales caractéristiques devrait être rendue publique pour une meilleure planification pour toutes les parties prenantes. Les documents sur la préparation des projets et les processus pertinents doivent être partagés avec le public afin d'offrir aux investisseurs potentiels un environnement d'investissement prévisible. À cet égard, la mise en place d'un système d'information sur les transports robuste peut être prise en compte pour une meilleure réalisation de cette recommandation.

**Recommandation politique 6:** Mieux utiliser les mécanismes alternatifs de financement et d'approvisionnement, y compris les partenariats public-privé (PPP) et mettre en œuvre une analyse ex post pour améliorer l'impact économique et social des infrastructures de transport.

**Raisonnement:** Pour surmonter les goulots d'étranglement dans le transport et la logistique, des mécanismes de financement alternatifs peuvent être mobilisés, y compris le secteur privé. Le PPP peut être introduit par un cadre réglementaire solide et un renforcement des capacités pour s'assurer qu'il apporte un bon rapport qualité-prix et qu'il est financièrement viable. Le PPP est un mécanisme de passation des marchés complexe, où la capacité de préparation de projet, d'appel d'offres et de gestion des contrats du public est d'une importance particulière. Afin d'assurer la mise en œuvre efficace des PPP, des directives connexes pour la préparation d'une analyse de rentabilisation, la gestion des appels d'offres et des contrats doivent être préparées. D'autre part, l'influence économique et social des projets doit être analysé et mesuré scrupuleusement comme il était prévu avant la réalisation du projet, afin déterminer si les projets ont affecté l'ensemble du pays tant sur le plan économique que social. Les prévisions faites pour un projet dans l'étude de faisabilité pourraient être régulièrement comparées au volume d'utilisateurs réalisé après la mise en service du projet pour déterminer dans quelle mesure les prévisions s'écartent des chiffres réels. Le même cas pourrait également être valable pour d'autres composantes estimées du projet telles que le coût d'investissement ou la période d'investissement du projet. Ces données pourraient être utiles pour déterminer l'étendue des risques pour les projets potentiels, ce qui est important si le projet est réalisé en tant que PPP.

#### **Dispositifs pour la Réalisation du Conseil Stratégique:**

**Groupe de Travail du COMCEC sur le Transport et les Communications:** Lors de ses réunions ultérieures, le groupe de travail pourrait travailler de manière plus détaillée sur les domaines d'action susmentionnés.

**Financement des Projets du COMCEC:** Dans le cadre du Financement des Projets du COMCEC, le Bureau de Coordination du COMCEC lance un appel à projets chaque année. Avec le Financement des Projets du COMCEC, les pays membres participant aux Groupes de Travail peuvent soumettre des projets de à financer ar le du COMCEC. Pour les domaines politiques mentionnés ci-dessus, les pays membres peuvent utiliser le financement des projets du COMCEC et le bureau de coordination du COMCEC peut soutenir le financement les projets retenus. Ces projets peuvent inclure des programmes de formation, des visites d'étude, des ateliers, l'organisation de séminaires, le partage d'expériences pairs à pairs, des évaluations des besoins et la production de matériel/documents promotionnels.

