



NOTE DU BCC DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

BUREAU DE COORDINATION DU COMCEC
Novembre 2025

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

I. Introduction

Les transports et les communications jouent un rôle reconnu comme facteur clé de la croissance économique, de l'intégration régionale et du progrès social. Dans ce contexte, il est admis que ces secteurs portent une double responsabilité cohérente : favoriser et faciliter le commerce transfrontalier et la connectivité, tout en assurant un accès inclusif aux services de base et aux opportunités pour l'ensemble de la population. Cette facilitation contribue à accroître l'efficacité des systèmes de transport en reliant les producteurs aux consommateurs, en réduisant les coûts de production et en améliorant l'accessibilité des marchés.

Étant donné que près de 25 % de la population mondiale provient des pays membres de l'OCI, la part de l'OCI dans le commerce mondial de marchandises s'établit à 11-12 %, en raison des contraintes liées aux transports et à la logistique¹. D'après l'« Indice de Performance Logistique (IPL) » de la Banque Mondiale, la plupart des pays membres de l'OCI présentent des performances inférieures à la moyenne mondiale, mettant en évidence des difficultés persistantes dans les domaines des douanes, des infrastructures, de l'efficacité opérationnelle et des systèmes de suivi et de traçabilité. Bien que les pays membres de l'OCI disposent, en proportion de leur PIB, de réseaux routiers plus développés que les moyennes des États-Unis et de l'Union européenne², un décalage notable subsiste dans le développement des infrastructures ferroviaires, reflétant les différences de priorités d'investissement, de besoins géographiques et de contextes économiques entre les Pays Membres de l'OCI³. L'ensemble de ces données met en évidence l'importance d'investissements viables, d'une coordination régionale renforcée et d'une amélioration de l'efficacité du secteur des transports.

Dans ce contexte plus large, l'accessibilité rurale constitue une pierre angulaire pour assurer la cohérence et l'intégration des systèmes de transport. Considérant que près de la moitié de la population de l'OCI est installée dans les zones rurales, des infrastructures de transport adéquates sont fondamentales pour assurer l'accès aux services de base tels que l'éducation, les soins de santé, les marchés et l'emploi⁴, plutôt que de se borner à favoriser le commerce.

Dans les pays à faible revenu, environ 40 % de la population rurale a accès à des routes praticables en toute l'année⁵. Par ailleurs, pour les pays membres de l'OCI, cette proportion se situe entre 30 et 50 %, alors que le score de l'indice d'accessibilité rurale (RAI) des pays de l'OCDE demeure sensiblement supérieur⁶. Cependant, plusieurs études montrent qu'une

¹Perspectives économiques de l'OCI 2023

²La Banque Mondiale, 2024

³ Les Indicateurs du Développement Mondial de la Banque Mondiale

⁴ Annuaire statistique de l'OCI, 2023

⁵ Selon les Nations Unies, une « route praticable toute l'année » est définie comme une route accessible aux véhicules motorisés tout au long de l'année, selon les moyens de transport ruraux en usage.

⁶ La Banque Mondiale, l'Indice d'Accessibilité Rurale

planification efficace du transport rural et l'amélioration du réseau routier en milieu rural peuvent entraîner une réduction notable des taux de pauvreté, d'environ 5 %, grâce à l'augmentation de la production agricole, à la baisse des coûts de transport et à un meilleur accès aux services⁷. Par conséquent, le renforcement et le maintien de l'accessibilité rurale possèdent, en un certain sens, un potentiel transformationnel. Autrement dit, investir dans les routes praticables toute l'année et en assurer l'entretien régulier peut permettre une augmentation de l'Indice d'Accessibilité Rurale (RAI), réduisant ainsi les inégalités, créant de nouvelles opportunités pour la population rurale et contribuant à la stabilité et à la résilience.

Consciente de l'importance de la question, le Groupe de Travail sur le Transport et les Communications (GTTC) du COMCEC a consacré ses 24^{ème} et 25^{ème} Réunions au « Renforcement et Maintien de l'Accessibilité Rurale dans les Pays Membres de l'OCI ». L'amélioration de la coopération entre les Pays Membres sur ce thème grâce au partage d'expériences et de bonnes pratiques contribuerait directement aux applications qui en découleraient, dans le cadre de la Stratégie du COMCEC.

II. Coopération en matière de transport et de communications sous l'égide du COMCEC

L'amélioration du fonctionnement, de l'efficacité et de la durabilité des transports et des communications dans les Pays Membres est l'objectif principal de la Stratégie du COMCEC dans le domaine des transports et des communications. Dans ce cadre, depuis la 40^{ème} Session du COMCEC, le GTTC (Groupe de Travail sur le Transport et les Communications) du COMCEC a approfondi la question du renforcement et du maintien de l'accessibilité rurale lors de ses 24^{ème} et 25^{ème} Réunion.

A. Renforcement et Maintien de l'Accessibilité Rurale dans les Pays Membres de l'OCI (24^{ème} et 25^{ème} Réunions du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications du COMCEC)

La 24^{ème} Réunion du GTTC (Groupe de Travail sur le Transport et les Communications) du COMCEC s'est tenue virtuellement le 24 avril 2025 et la 25^{ème} Réunion du Groupe de Travail sur le Transport et les Communications du COMCEC s'est tenue les 17-18 septembre 2025 à Ankara. Ces deux réunions successives se sont penchées sur le thème « Renforcement et Maintien de l'Accessibilité Rurale dans les Pays Membres de l'OCI ».

Afin d'approfondir et d'enrichir les discussions durant les réunions susmentionnées, un Guide Politique a été préparé sur le même thème. Alors que les résultats préliminaires du Guide ont été soumis à la 24^{ème} réunion du GTTC (Groupe de Travail sur le Transport et les Communications), la version finale du guide a été soumise à la 25^{ème} réunion du GTTC (Groupe de Travail sur le Transport et les Communications). Le Guide fournit un cadre conceptuel et examine les meilleures pratiques, les approches innovantes et les initiatives réussies visant à

⁷ Shahidur R. Khandker, Zahed Bakht, et Gayatri B. Koolwal, "The Poverty Impact of Rural Roads: Evidence from Bangladesh," *Economic Development and Cultural Change* 57, no. 4 (2009): 685–722.

renforcer et à maintenir l'accessibilité rurale dans les Pays Membres de l'OCI. Outre les études de cas documentaires consacrées à la Türkiye, au Canada et à l'Australie, le Guide comprend une analyse détaillée basée sur des recherches approfondies dans les Pays Membres sélectionnés, à savoir l'Indonésie et le Maroc.

Au moyen d'un cadre conceptuel complet, d'études approfondies sur le terrain et d'études documentaires, et d'une feuille de route utile et applicable en Matière d'Accessibilité Rurale pour les Pays Membres, le guide offre un aperçu de ce domaine en mettant en lumière les meilleures pratiques et certains défis auxquels les Pays Membres ont été confrontés dans ce processus.

À la lumière des principales conclusions du guide et des délibérations durant les réunions, la 25^{ème} Réunion du GTTC (Groupe de Travail sur le Transport et les Communications) du COMCEC a formulé les recommandations politiques suivantes :

- *Développer une stratégie nationale pérenne visant à formaliser la coordination intersectorielle et la gouvernance multi-niveaux des investissements dans les transports, afin de renforcer l'accessibilité rurale et de favoriser le développement socio-économique.*
- *Intégrer les objectifs de connectivité rurale (incluant l'accès aux routes praticables en toute saison, l'accès aux marchés et la couverture des transports publics) dans les politiques nationales de transport et les plans sectoriels, en garantissant un développement équilibré des infrastructures, un engagement fort au plus haut niveau et un soutien intersectoriel renforcé.*
- *Utiliser des outils de cartographie et d'aide à la décision fondés sur les données pour identifier les besoins et les lacunes, afin de planifier l'accessibilité rurale sur la base de preuves et de prioriser les investissements selon une analyse de leur impact socio-économique.*
- *Introduire des sources de financement spécifiques et des modèles de cofinancement en tirant parti de mécanismes alternatifs, tels que les partenariats public-privé ou les contributions des communautés, pour améliorer l'accessibilité rurale.*
- *Promouvoir un suivi opérationnel et un entretien durables en mettant en place des canaux de retour d'information efficaces, basés sur l'inclusion sociale et les indicateurs de prestation de services, parallèlement au suivi des infrastructures, afin de soutenir le développement rural continu.*

Tous les documents, y compris le Guide et les présentations faites lors des Réunions du GT, sont disponibles sur le site web du COMCEC. (www.comcec.org)

B. Le mécanisme de financement de projet du COMCEC

Le Financement des Projets du COMCEC (FPC) est l'autre instrument important de la Stratégie. Les projets financés dans le cadre du FPC doivent servir la coopération entre les pays membres

et doivent être conçus conformément aux objectifs et aux résultats attendus définis par la stratégie dans la section transport et communications. Les projets jouent également un rôle important dans la réalisation des recommandations politiques formulées par les pays membres au cours des réunions du GTTC.

En 2025, le projet intitulé « Renforcement des Capacités Humaines et Institutionnelles pour l'Identification, l'Analyse et le Suivi des Données afin de Suivre les Émissions du Secteur des Transports en Gambie et dans Les Pays Membres de l'OCI », a été mis en œuvre par la Gambie en partenariat avec quatre pays bénéficiaires. Le projet visait à renforcer les capacités humaines et institutionnelles en Gambie et dans certains pays membres de l'OCI, afin d'établir des systèmes robustes de suivi des émissions dans le secteur des transports.



COMCEC