

RESEAUX DE TRANSPORT

DANS LES PAYS MEMBRES DE L'OCI

IMPACT SUR LE COMMERCE ET LE TOURISME



Séries de Perspectives de l'OCI
Avril 2016



ORGANISATION DE COOPERATION ISLAMIQUE
CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ECONOMIQUES ET
SOCIALES ET DE FORMATION POUR LES PAYS ISLAMIQUES

ORGANISATION DE COOPERATION ISLAMIQUE
CENTRE DE RECHERCHES STATISTIQUES, ECONOMIQUES ET SOCIALES ET DE FORMATION
POUR LES PAYS ISLAMIQUES (SESRIC)

Séries de Perspectives de l'OCI

**RESEAUX DE TRANSPORT
DANS LES PAYS MEMBRES DE L'OCI
IMPACT SUR LE COMMERCE ET LE TOURISME**

Avril 2016



SESRIC

Kudüs Cad. No 9, Diplomatik Site, 06450 ORAN, Ankara, Turquie

Tél: +90-312-468 6172 (4 Lignes) Fax: +90-312-467 3458

E-mail: ocankara@sesric.org Web: www.sesric.org

INTRODUCTION

Le transport est un élément indispensable à toute activité économique. Sans l'accès physique aux ressources et aux marchés, la croissance économique et le développement ne se réaliseront pas. Un système de transport multimodal et efficace est donc un moteur essentiel du développement économique durable. Il facilite le transfert et les mouvements des personnes, des biens, des services et des ressources et améliore l'accès aux marchés locaux et internationaux. Le développement d'infrastructures et des services modernes et efficaces de transport multimodal, ainsi que des lois et règlements pertinents, adéquats et cohérents, sont également des facteurs cruciaux pour l'amélioration et le renforcement de la coopération économique et l'intégration régionale.

Les pays de l'OCI, en tant que groupe, représentent un sixième de la superficie des terres du monde et jouissent d'une grande région commerciale à importance stratégique. En outre, ils sont dotés de ressources économiques dans différents domaines et secteurs, à savoir l'agriculture, l'énergie et l'exploitation minière, le tourisme, etc. Pour que les pays de l'OCI puissent maximiser l'utilisation efficace de ces potentiels inhérents pour renforcer le commerce, le développement économique et la compétitivité et l'intégration du marché, il est nécessaire, entre autres, de mettre en place un système de transport multimodal qui fonctionne de manière efficace, non seulement au niveau de chaque pays, mais aussi au niveau régional de l'OCI. L'amélioration des réseaux de transport dans et entre les pays de l'OCI est donc un facteur clé ayant un impact direct sur l'amélioration et le renforcement du commerce et de l'intégration économique dans les pays de l'OCI, au niveau du système commercial régional et mondial.

Les réseaux de transport facilitent le transport de masse des biens, ce qui est d'une grande importance pour les pays de l'OCI, puisque la majorité d'entre eux sont des producteurs de matières premières, notamment du carburant et des produits agricoles. Les réseaux de transport intégrés aux niveaux régional et sous régional de l'OCI seraient également en harmonie avec la zone de libre-échange islamique et les stratégies de l'OCI sur le marché islamique commun. La variation des caractéristiques géographiques des pays de l'OCI, souvent considérée comme une contrainte naturelle pesant sur le resserrement de la coopération économique et commerciale, fait qu'il est absolument nécessaire d'utiliser les réseaux de transport déjà établis d'une part, et de les développer davantage de l'autre part.

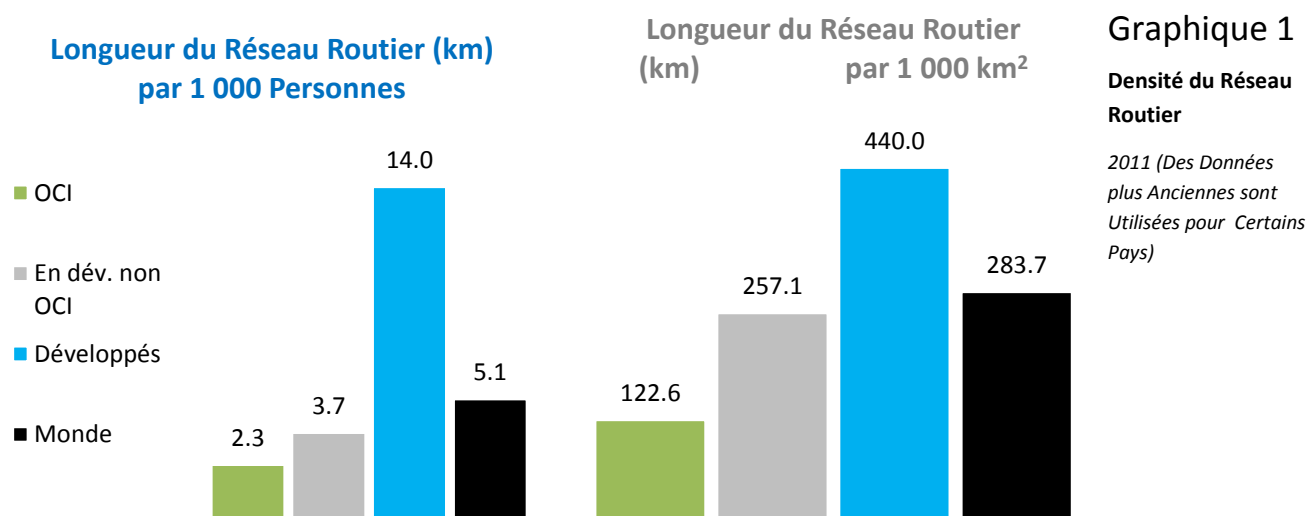
Pourtant, les capacités limitées en transport dans les pays de l'OCI, en tant que groupe, se sont reflétées clairement dans la performance médiocre des transports et l'utilisation inefficace des moyens de transport existants, un facteur qui a, entre autres, eu un impact négatif sur les activités commerciales et touristiques dans ces pays. Il s'avère donc clair que la situation actuelle des réseaux de transport dans les pays de l'OCI, en termes de capacité et de performance, est encore loin d'atteindre les répercussions souhaitées sur les activités commerciales et touristiques intra-OCI.

CAPACITES DES PAYS DE L'OCI EN DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT MODERNE

Une analyse comparative des capacités de différents modes de transport moderne dans les pays de l'OCI révèle quelques principaux défis qui se dressent devant la coopération commerciale intra-OCI.

Transport Routier

Lorsque la longueur du réseau routier est normalisée en fonction du nombre d'habitants, elle peut être considérée comme un indicateur de mesure qui permet de déterminer dans quelle mesure chaque personne dans un pays ou une région donnée est desservie par des routes. Nous pouvons dire que la longueur du réseau routier par habitant dans le groupe de pays membres de l'OCI est plutôt modeste si l'on compare aux pays en développement non membres de l'OCI et à la moyenne mondiale. Selon les dernières données disponibles, la longueur moyenne du réseau routier pour 1000 personnes résidentes dans les pays membres de l'OCI est de 2,3 km, alors que la moyenne mondiale est de 5,1 km (Graphique 1, à gauche). La densité moyenne du réseau routier est de 3,7 dans les économies des pays en développement non membres de l'OCI. Cependant, dans les économies des pays développés, 1000 personnes résidentes sont desservies par 14 km de réseaux routiers.

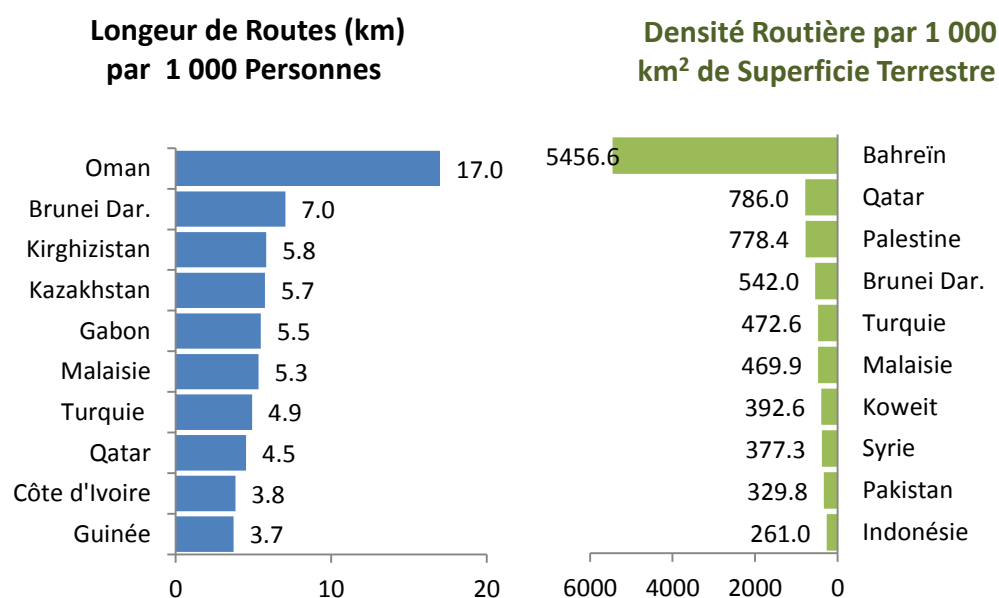


Groupe de Pays	Longueur du Réseau Routier en Km par 1000 Personnes	Longueur du Réseau Routier en km par 1000 km ²
OCI	2.3	122.6
En dév. non OCI	3.7	257.1
Développés	14.0	440.0
Monde	5.1	283.7

Source: Annexe 1

Lorsque la normalisation est basée sur la superficie des terres, la moyenne des réseaux routiers qui comporte 122,6 km par 1000 km² des terres au sein du groupe de pays de l'OCI

représente presque la moitié de celle des économies en développement non membres de l'OCI (257,1 km) et moins d'un tiers de celle des pays développés (440 km). Actuellement, la moyenne mondiale compte 283,7 km (Graphique 1, à droite). Que ce soit la première ou la deuxième méthode de normalisation qui soit suivie, les résultats montrent qu'il existe un grand besoin pour l'amélioration des réseaux routiers dans les pays membres de l'OCI.



Graphique 2
Les Pays de l'OCI qui ont le Plus Haut Niveau de Densité du Réseau Routier 2011

Source: Annexe 1

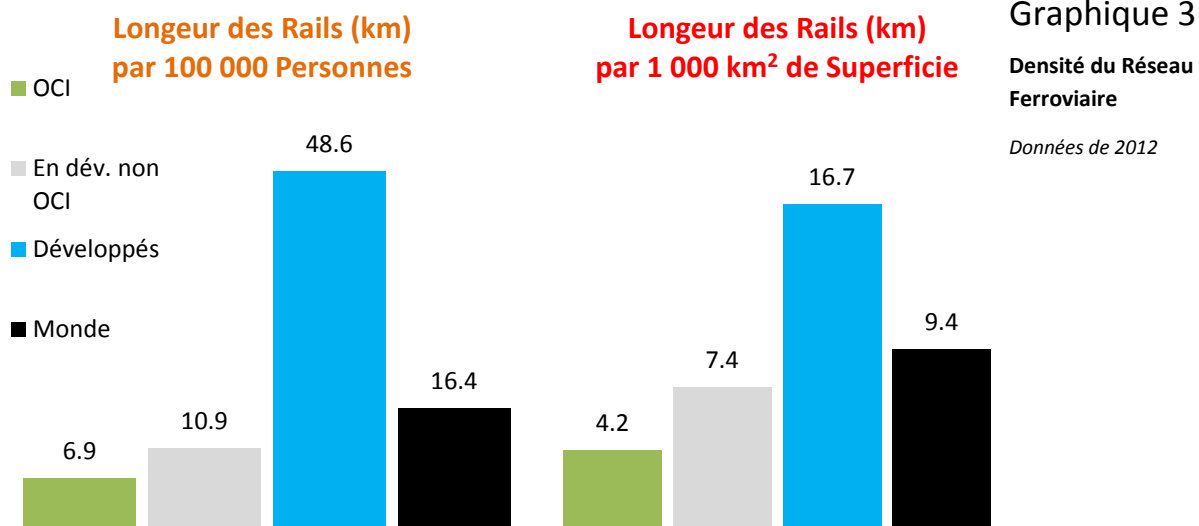
Au niveau de chaque pays, Oman a enregistré le plus haut niveau de longueur routière, soit 17 km pour 1000 personnes, ce qui est encore plus élevé que la moyenne des pays développés qui s'étend sur 14 km pour 1000 personnes. Aucun autre pays de l'OCI ne se rapproche de la moyenne des pays développés. Cependant, tous les dix principaux pays de l'OCI montrent un nombre de longueur de route pour 1000 personnes égal ou supérieur à celui des pays en développement non membres de l'OCI en tant que groupe (Graphique 2, à gauche).

Les 10 principaux pays de l'OCI se sont révélés plus performants en termes de longueur du réseau routier pour une superficie de 1000 km² du territoire des pays. Le Bahreïn, le Qatar, la Palestine, le Brunei Darussalam, la Turquie et la Malaisie ont enregistré des niveaux plus élevés de densité de réseau routier pour 1000 km² que la moyenne des pays développés (Graphique 2, à droite). En outre, le Bahreïn est parmi les 5 premiers pays dans le monde selon cet indicateur.

Transport Ferroviaire

On associe traditionnellement les industries lourdes aux systèmes de transport ferroviaire dont la flexibilité est améliorée par la conteneurisation qui le relie avec les autres modes de transport routiers et maritimes. La moyenne de longueur du réseau ferroviaire desservant 100 000 personnes compte 6,9 km seulement au sein du groupe des pays de l'OCI alors que la moyenne mondiale est de 16,4 kilomètres – soit, plus du double de celle des pays de l'OCI (Graphique 3, à gauche). Les mauvais chiffres affichés par les pays de l'OCI sont

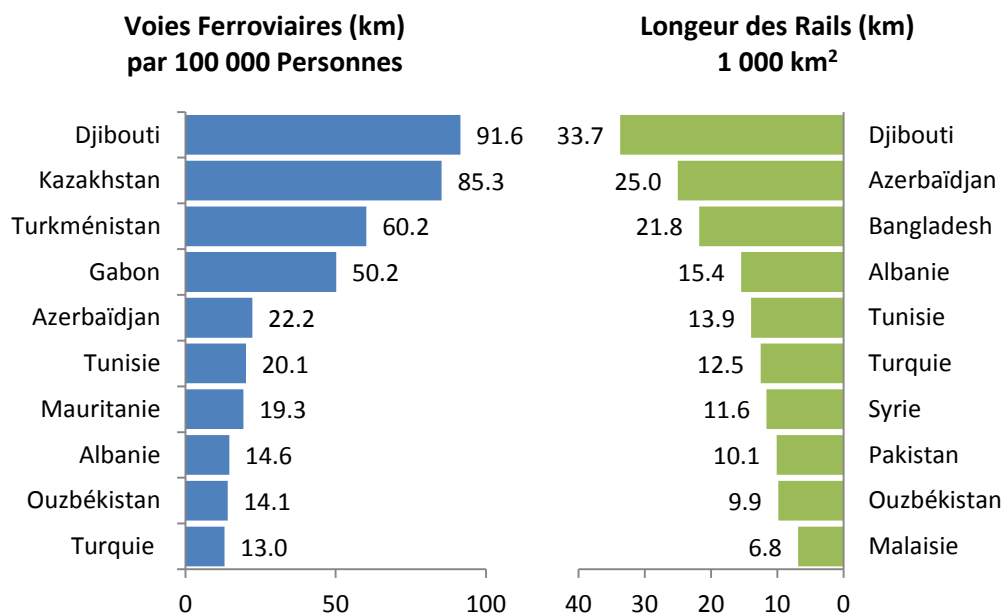
principalement dus à la croissance de l'infrastructure ferroviaire stagnante, accompagnée d'une population croissante. Les économies des pays en développement non membres de l'OCI sont également à la traîne de la moyenne mondiale, avec une moyenne de longueur du réseau ferroviaire de 10,9 km, ce qui est nettement sous la moyenne du réseau en exploitation de 48,6 km pour chaque 100 000 personnes résidentes dans les pays développés.



	Longueur du Réseau Ferroviaire par 100 000 Personnes	Longueur du Réseau Ferroviaire par 1000 km ² de la Superficie
OCI	6,9	4,2
En dev. non OCI	10,9	7,4
Développés	48,6	16,7
Monde	16,4	9,4

Source: Annexe 2

En termes de couverture des terres, encore une fois, la moyenne de 4,2 km de chemin de fer pour la superficie de 1000 km² des terres des pays de l'OCI représente presque la moitié de celle du groupe des pays en développement non membres de l'OCI, se situant en moyenne à 7,4 km (Graphique 3, à droite). On observe également que l'amélioration des chiffres ferroviaires globaux pour les pays de l'OCI en tant que groupe jusqu'à présent ont été relativement plus faible par rapport à ceux des pays en développement non membres de l'OCI et du monde.



Graphique 4
Les Pays de l'OCI qui ont le plus Haut Niveau de Densité du Réseau Ferroviaire

Données utilisées de 2012

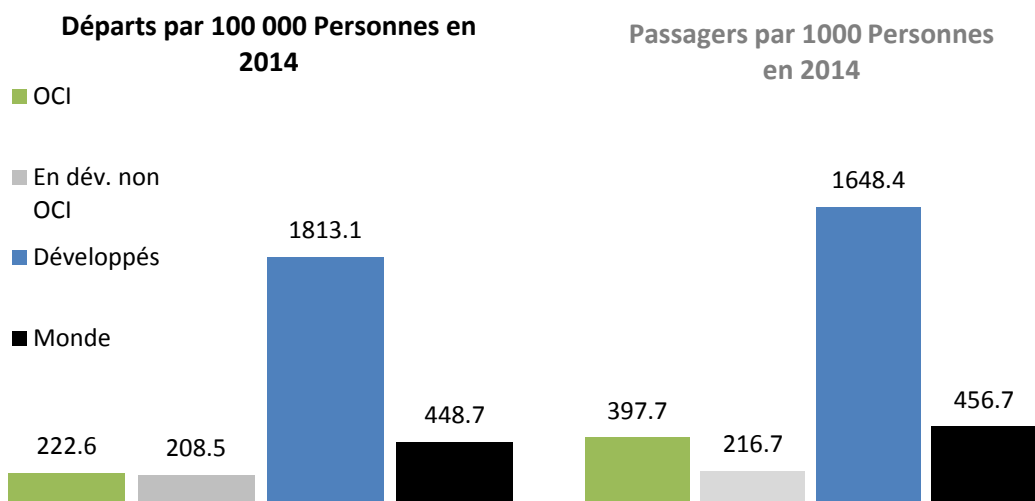
Source: Annexe 2

À l'échelle mondiale, le Djibouti est le premier pays dans le monde en termes de densité du réseau ferroviaire. Ceci est principalement dû à sa superficie et sa population relativement faibles. En 2012, la longueur de rail à Djibouti était égale à environ 92 km par 100 000 personnes et 34 km par chaque 1000 km² de la superficie du pays. En revanche, le Kazakhstan possède la longueur totale des infrastructures ferroviaires la plus importante des pays de l'OCI correspondant à 14 319 km et elle est classée 18ème dans le monde.

Le Djibouti, le Kazakhstan, le Turkménistan et le Gabon ont des niveaux plus élevés de densité du réseau ferroviaire par habitant que la moyenne des pays développés. En outre, trois pays de l'OCI; le Djibouti, l'Azerbaïdjan et le Bangladesh ont une densité de réseau ferroviaire plus élevé pour chaque 1000 km² de la superficie des terres par rapport à la moyenne des pays développés qui correspond à 16,7 kilomètres.

Transport Aérien

Outre les avantages du voyage transcontinental rapide et abordable, le transport aérien est désormais un outil vital de transport de marchandises de grande valeur qui doivent être commercialisées rapidement, tels que les produits agricoles qui peuvent s'abîmer. Le transport aérien est devenu un conduit économique et social essentiel dans le monde entier. Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le transport aérien est maintenant le principal mode de transport pour les activités touristiques.



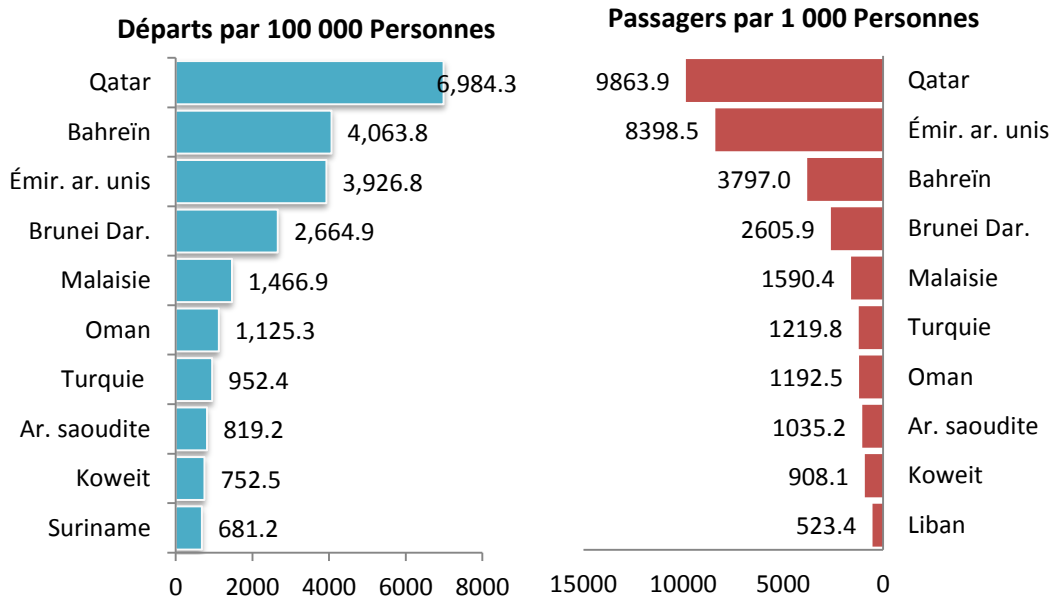
Graphique 5
Densité du Réseau Aérien
Données Utilisées de 2014

	Départs par 100 000 Personnes en 2014	Passagers par 1000 Personnes en 2014
OCI	222,6	397,7
En dév. non OCI	197,6	216,7
Développés	1657,7	1648,4
Monde	448,7	456,7

Source: Annexe 3

Le nombre moyen de passagers aériens dans les pays de l'OCI par 1000 personnes n'atteint toujours pas les niveaux voulus. Selon les calculs du personnel de SESRIC sur la base des données de la Banque mondiale (IBM), en 2014, la densité de voyageurs nationaux et internationaux à bord d'avions enregistrée dans les pays de l'OCI était de 397,7 pour 1000 personnes (Graphique 5, à droite) sachant que la moyenne mondiale était de 456,7 passagers. D'autre part, les pays en développement non membres de l'OCI passent en dessous des pays de l'OCI en tant que groupe avec une densité moyenne de 216,7 passagers. Par ailleurs, les pays membres de l'OCI et ceux en développement non membres de l'OCI étaient presque sur un pied d'égalité pour ce qui est du rythme moyen de croissance entre 2010 et 2014. En 2010, la densité de passagers dans les pays en développement non membres de l'OCI était de 158,1 tandis que, dans les pays de l'OCI, cet indicateur a atteint 285,7 pour 1000 habitants.

La faible fréquence des déplacements en avion dans les pays membres de l'OCI s'est reflétée dans une certaine mesure par le faible nombre des mouvements d'aéronefs par rapport à la moyenne mondiale. Le Graphique 5 montre que la densité de décollages nationaux et internationaux par les transporteurs enregistrés dans les pays de l'OCI est seulement 222,6 par 100 000 personnes alors que la moyenne mondiale est de 448,7 départs pour le même nombre de personnes (Graphique 5, à gauche).



Graphique 6
Les Pays de l'OCI qui ont le Plus Haut Niveau de Densité du Réseau Aérien
Données utilisées de 2014

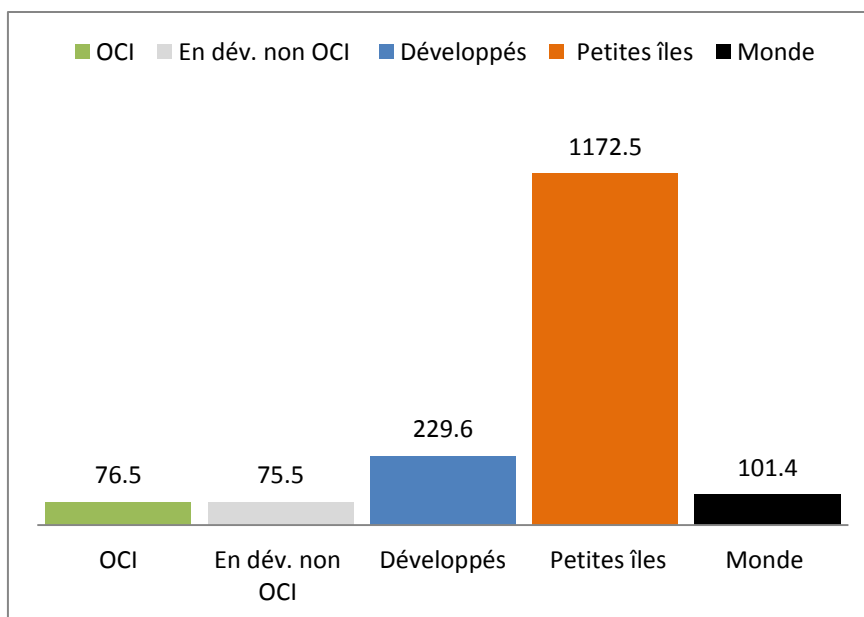
Source: Annexe 3

Le Graphique 6 présente les 10 principaux pays de l'OCI en termes de densité du réseau aérien. Le Qatar, le Bahreïn, les Émirats arabes unis et le Brunei Darussalam sont quatre pays de l'OCI qui affichent une meilleure performance tant sur le plan des départs pour 100 000 personnes que de passagers par 1000. Aux premiers pays de l'OCI s'ajoutent trois pays seulement (la Jordanie, la Libye et le Liban) qui ont enregistré un nombre de départs pour 100 000 habitants dépassant la moyenne mondiale. De même, ces pays de l'OCI, sauf la Libye ont enregistré un plus grand nombre de passagers pour 1000 personnes par rapport à la moyenne mondiale.

La diminution de la circulation aérienne observée dans le reste des pays de l'OCI peut être due à l'absence d'infrastructures telles que les terminaux appropriés et pistes pavées très faibles en nombre et en taille.

Transport Maritime

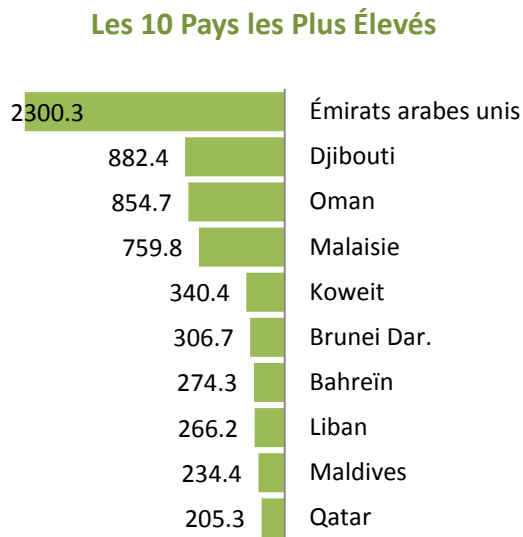
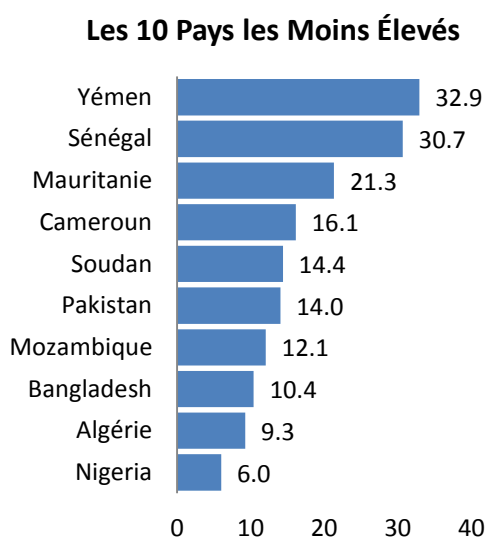
Dotés de plus 100 000 km de littoral, les pays de l'OCI ont un potentiel important pour le commerce maritime. Pourtant, le niveau actuel de débit des transports conteneurisés - exprimé en tonnes par 1000 personnes - dans le groupe des pays membres de l'OCI est loin de permettre au groupe d'exploiter pleinement ce potentiel. Le débit total des transports conteneurisés pour 1000 personnes est de 76,5 tonnes seulement contre 101,4 tonnes en moyenne mondiale (Graphique 7). Les pays en développement non membres de l'OCI en tant que groupe sont légèrement inférieurs aux pays membres de l'OCI avec 75,5 tonnes par 1000 personnes.



Graphique 7

Débit Portuaire des Conteneurs 2014, tonnes pour 1000 Personnes

Source: Annexe 7



Graphique 8

Pays de l'OCI qui ont les Débits Portuaires des Conteneurs les Plus et les Moins Élevés, tonnes par 1000 Personnes

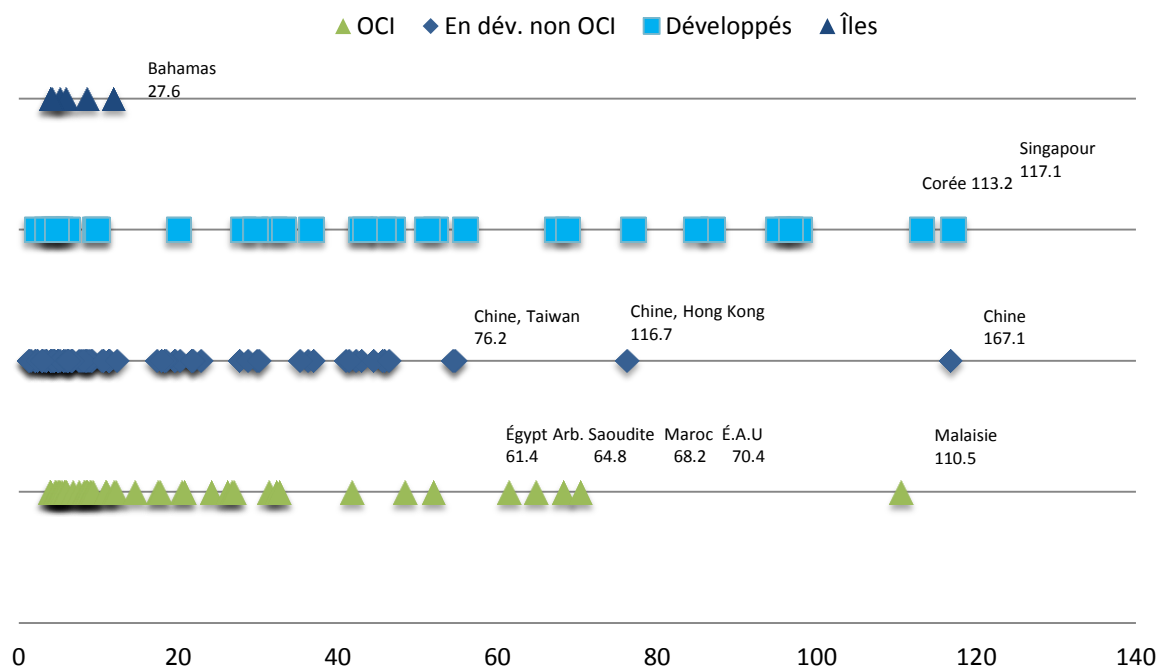
Données de 2014

Source: Annexe 4

Au niveau de chaque pays, les dix premiers pays de l'OCI ont réussi à exploiter leurs capacités en transport maritime. Tous les dix premiers pays (à l'exception du Qatar) ont démontré une massification des flux de conteneurs pour 1000 personnes supérieure à celle des pays développés (Graphique 8, à droite).

D'autre part, plusieurs pays de l'OCI ayant de longues zones côtières ont marqué de très faibles flux de conteneurs pour 1000 personnes (Graphique 8, à gauche). Cela est apparemment dû à l'instabilité politique, économique ou sociale dans ces pays, les empêchant de profiter davantage de leurs potentiels.

Graphique 9
L'indice de
Connectivité des
Transports
Maritimes
Réguliers, 2015



Source: Base de Données de la CNUCED

L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers¹ vise à mesurer le niveau d'intégration d'un pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime de ligne. L'indice est composé de cinq éléments² principalement liés à la capacité maritime du pays. Selon cet indice, la majorité des pays de l'OCI ont des pauvres performances de connectivité de transport comprises entre 0 et 35 unités d'indice (Graphique 5). La Malaisie, les Émirats Arabes Unis, le Maroc, l'Arabie Saoudite et l'Égypte sont les pays de l'OCI qui ont enregistré avec les valeurs les plus hautes de l'indice. Ces pays ont également dépassé les pays en développement non membres de l'OCI autre que la Chine et le Taïwan. D'autre part, près de la moitié des pays développés (14 sur les 31 observés), se distinguent avec leurs capacités maritimes élevées indiquées par l'indice des valeurs supérieures à 50 unités d'indice.

Les chiffres modestes de développement des transports dans les différents modes de transport présentés ci-dessus indiquent que les infrastructures de transport dans les pays de l'OCI sont faibles et que le système de transport dans son ensemble offre une mauvaise connectivité, ce qui est un élément essentiel d'une coopération commerciale renforcée entre les pays membres.

¹ Indice basé sur le pays avec la valeur d'indice le plus élevé en 2004 (Chine = 100).

² Ce sont le nombre de navires, la capacité totale des conteneurs de charge totale, la taille maximale des navires, le nombre de services et le nombre de sociétés de transport de conteneurs.

PERFORMANCES DES PAYS DE L'OCI EN DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT MODERNE

Les infrastructures de transport sous-développés et le mauvais état des liaisons de transport entre les pays membres de l'OCI ont longtemps entravé la coopération intra-OCI dans le domaine du commerce et du tourisme.

Certains pays de l'OCI ont obtenu des résultats considérables dans le transport aérien des passagers et de marchandises. Selon les résultats préliminaires de 2014 sur le trafic passager du Conseil International des Aéroports (CIA), Dubaï est le 6ème aéroport le plus fréquenté au monde. De plus, l'aéroport de Daubai est devenu l'aéroport le plus fréquenté au monde en termes du trafic international de passagers, dépassant ainsi Londres-Heathrow en 2014. Dubaï a atteint le chiffre de 70 millions de passagers internationaux en fin de 2014.³

Toujours selon la même source, Istanbul reste parmi les 20 aéroports les plus dynamiques du monde en ce qui concerne le trafic passager, passant de 18 au 13ème rang, se classant avant Amsterdam.⁴

Cependant, on trouve que même les aéroports les plus fréquentés dans les pays membres de l'OCI, tels que les aéroports internationaux de Jakarta⁵, Dubaï⁶, Kuala Lumpur⁷, ont un nombre de vols directs limité à quelques pays de l'OCI. Par exemple, l'Emirates effectue des vols de Dubaï vers 79 pays dont 28 seulement sont des pays de l'OCI.⁸ L'insuffisance observée en liaison aérienne directe même dans les aéroports les plus fréquentés, et l'augmentation de la demande, la durée et les coûts du transport entre les pays de l'OCI qui en résultent, aggravent l'incapacité à concrétiser les efforts commerciaux et de coopération du tourisme intra-OCI. D'autre part, bien que le groupe des pays de l'OCI comprenne principalement des pays limitrophes, la mauvaise connectivité ferroviaire entre les pays membres de l'OCI sape les perspectives d'avoir des corridors commerciaux efficaces. De nombreux pays membres de l'OCI n'ont pas de liaisons ferroviaires avec les pays membres limitrophes, et bien d'autres sont confrontés au problème de point de changement d'écartement qui mène à l'augmentation des coûts et de la durée des expéditions ferroviaires. Ainsi, outre les impacts négatifs du manque de développement des transports sur l'ensemble du commerce et du volume touristique de l'OCI, la mauvaise connectivité ferroviaire entre les pays membres voisins pose un défi de plus à relever pour la création d'une coopération intra-OCI plus forte dans le commerce de gros.

³ Le Conseil international des aéroports, ACI World publie des rapports préliminaires sur le trafic aéroportuaire mondiale et les classements des aéroports pour 2014, disponibles sur le lien suivant: <http://www.aci.aero/>

⁴ *ibid.*

⁵ Le 12ème aéroport le plus actif en termes de trafic passagers selon le Conseil International des Aéroports (CIA) données de 2013.

⁶ Le 13ème aéroport le plus actif en termes de trafic passagers selon le Conseil International des Aéroports (CIA) données de 2013.

⁷ Le 28ème aéroport le plus actif en termes de trafic passagers selon le Conseil International des Aéroports (CIA) données de 2013.

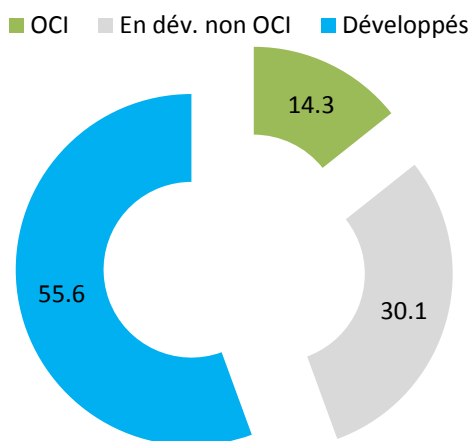
⁸ Vous pouvez consulter les destinations d'Emirates, sur le site suivant: <http://www.emirates.com/>

La performance des pays de l'OCI dans les deux principaux modes de transport: le transport des passagers et des marchandises a été faible durant les années considérées. Le groupe des pays membres de l'OCI a enregistré un pourcentage de 5,2 seulement du total de la marchandise et des personnes transportées à travers le réseau ferroviaire dans le monde en 2012, respectivement (Graphique 10). Les chiffres que les pays membre de l'OCI, en tant que groupe, en ce qui concerne le transport aérien, les chiffres enregistrés sont légèrement plus positifs avec 17,7 et 14,3 pourcent du total de fret et de passagers aériens en 2014, respectivement.

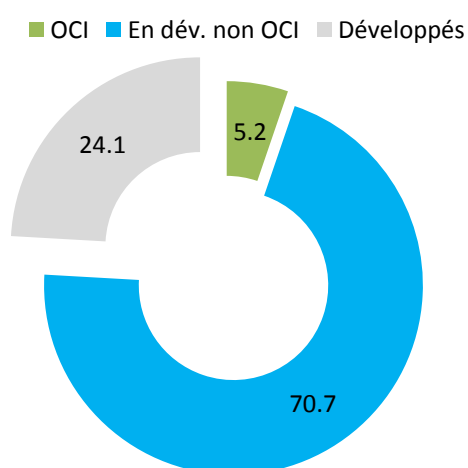
Graphique 10.

Part des Pays de l'OCI dans le Transport Aérien et Ferroviaire

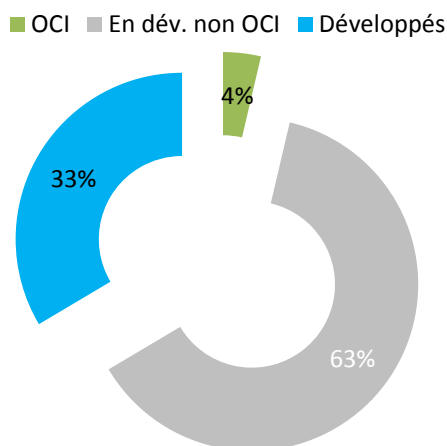
Personnes Transportées par Avion, Passagers par 1 000 Personnes, 2014



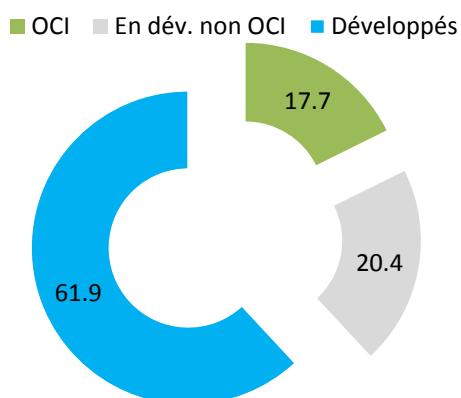
Voyageurs par Voie Ferrée Million-passagers-km, 2012



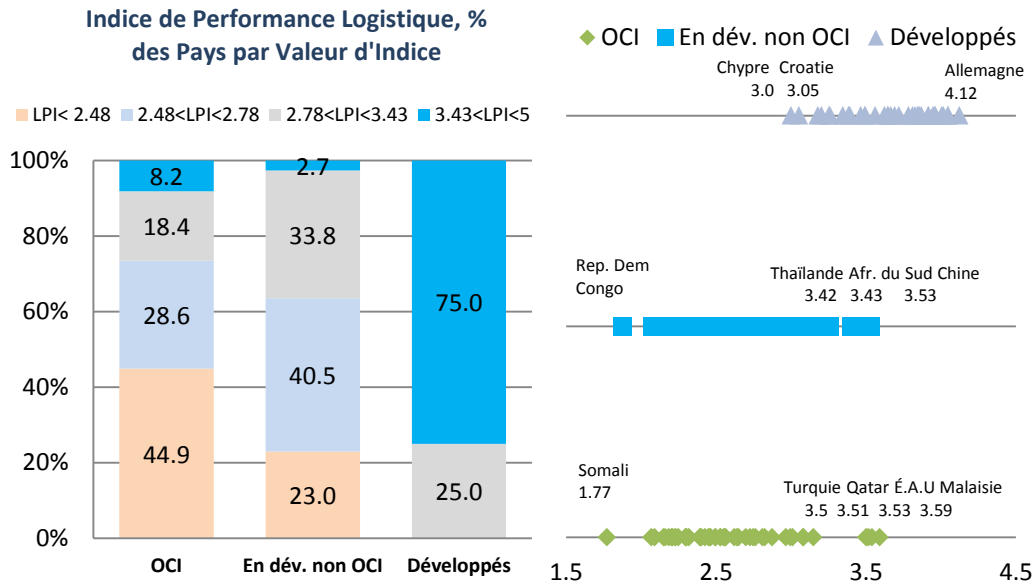
Transport de Marchandises par Chemin de Fer, Millions Tonnes-Km, 2012



Marchandises Livrées par Transport Aérien, Millions Tonnes-Km, 2014



Source: Base de Données en Ligne de la Banque Mondiale, IMD



La faible moyenne des chiffres de capacité du transport observée dans le groupe de pays de l'OCI se traduit en une incompétence sur le plan logistique qui forme l'ossature du commerce. L'Indice de Performance Logistique mesure la performance d'un pays ainsi que sa chaîne d'approvisionnement et de logistique et donne des évaluations qualitatives de ce pays dans six domaines, dont quatre⁹ sont directement liés au niveau de développement du transport. Selon cet indice, en 2015, 45 pourcent des pays de l'OCI (22 des 45 pays considérés) ont enregistré des chiffres de performance logistique faibles, soit inférieurs à 2,40 unités d'indice (Graphique 11, à gauche), alors que 23 pourcent seulement des pays en développement non membres de l'OCI (34 des 148 considérés) étaient inférieurs à ce seuil. La Malaisie (3,59) et la Somalie (1,77) sont les deux pays membres de l'OCI avec les valeurs d'indice de performance logistique les plus fortes et plus faibles, respectivement (Graphique 11, à droite). En revanche, 75 pourcent des pays développés ont enregistré des valeurs d'indice supérieures à 3,43 et 25 pourcent ont enregistré des valeurs entre 2,78 et 3,43. Aucun pays développé n'a enregistré une valeur d'indice inférieure à 2,78.

LIER LE TRANSPORT AU COMMERCE ET AU TOURISME

D'un point de vue du développement économique, un système de transport efficace peut influencer favorablement le rythme de la croissance et le développement des activités commerciales et touristiques à travers au moins quatre façons différentes (Weisbrod 2008):

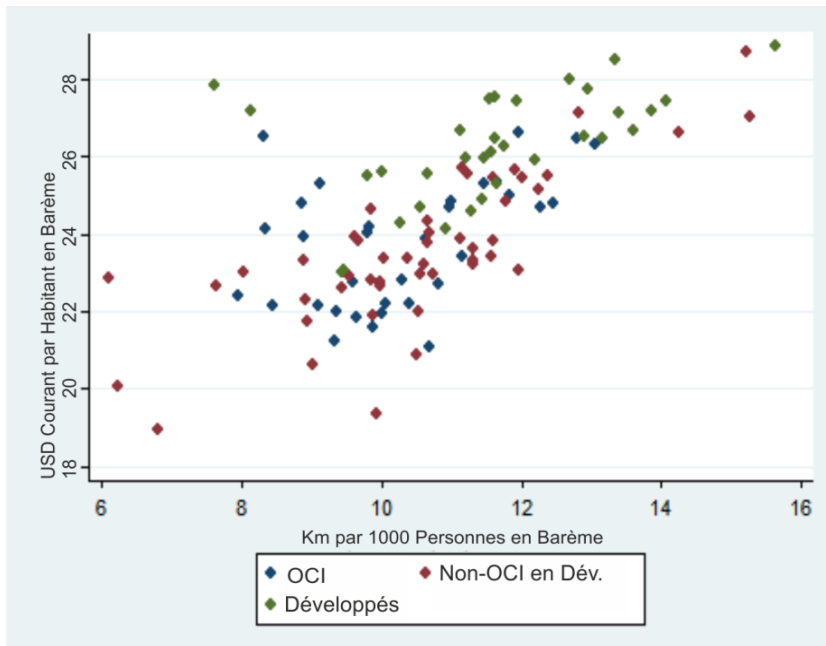
- i. en ouvrant les possibilités à de *nouvelles formes commerciales* parmi les différentes activités et régions ;
- ii. en réduisant *les coûts de transport* et *améliorant la fiabilité* des déplacements liés au tourisme et au commerce;
- iii. en augmentant la *taille des marchés* et mettant en place *des économies d'échelle* dans la production et la distribution efficace des marchandises et services; et

⁹ Infrastructure, envois internationaux, compétence logistique et ponctualité.

- iv. en augmentant la productivité à travers l'accès aux marchés spécialisés et diversifiés du travail, de l'approvisionnement et des acheteurs.

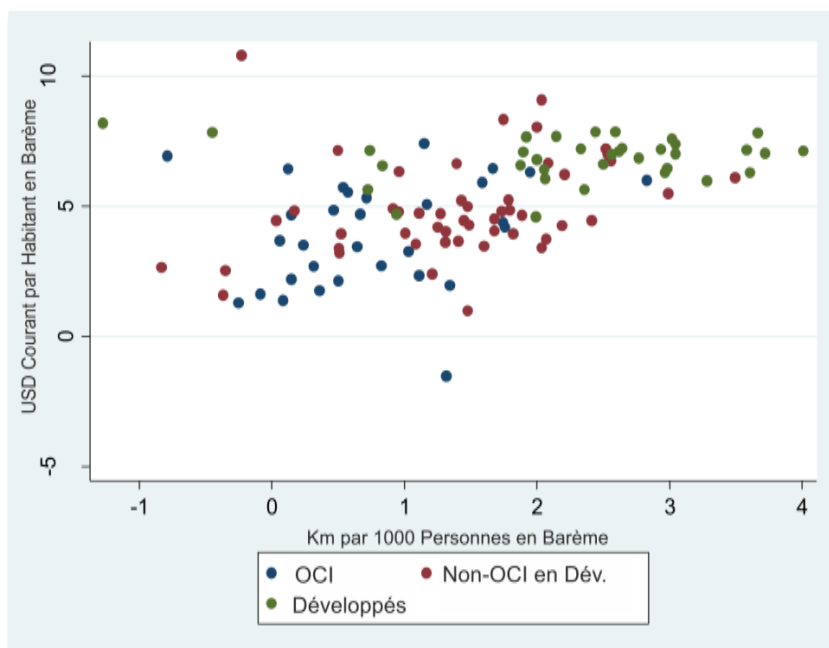
Compte tenu de cela, l'impact des transports sur le commerce et le tourisme est mis en évidence dans cette section en examinant la relation entre la capacité des principaux indicateurs du transport et de la performance commerciale par habitant au niveau des pays.

Les données sur la capacité de transport couvrent la période entre 2007-2014, alors que les données sur les chiffres du commerce et du tourisme par habitant couvrent en moyenne la période 2005-2015 pour chaque pays. Pour le transport routier, les Graphiques 12a et 12b indiquent une forte relation entre la croissance du volume des échanges par habitant et le développement des infrastructures routières. La relation entre les deux indicateurs est presque linéaire, ce qui implique que la croissance du réseau routier par habitant est liée à l'augmentation des échanges commerciaux et le volume du tourisme à une échelle constante.



Graphique 12a
Volume des Échanges et Densité du Réseau Routier

Source: Banque Mondiale IDM en Ligne, la CNUCED et calculs du personnel de SESRIC

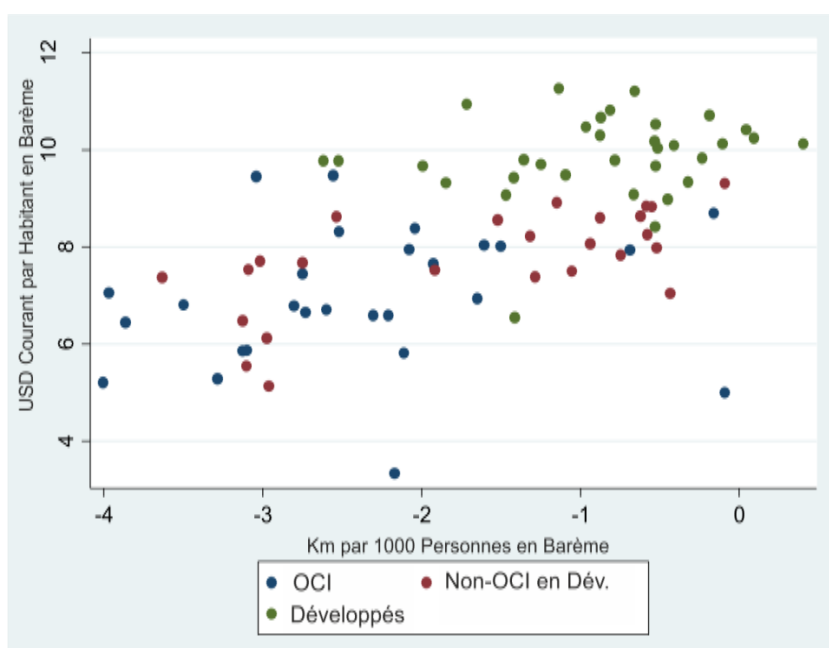


Graphique 12b

Volume du Tourisme et Densité du Réseau Routier

Source: Banque Mondiale IDM en ligne, calculs du personnel de SESRIC.

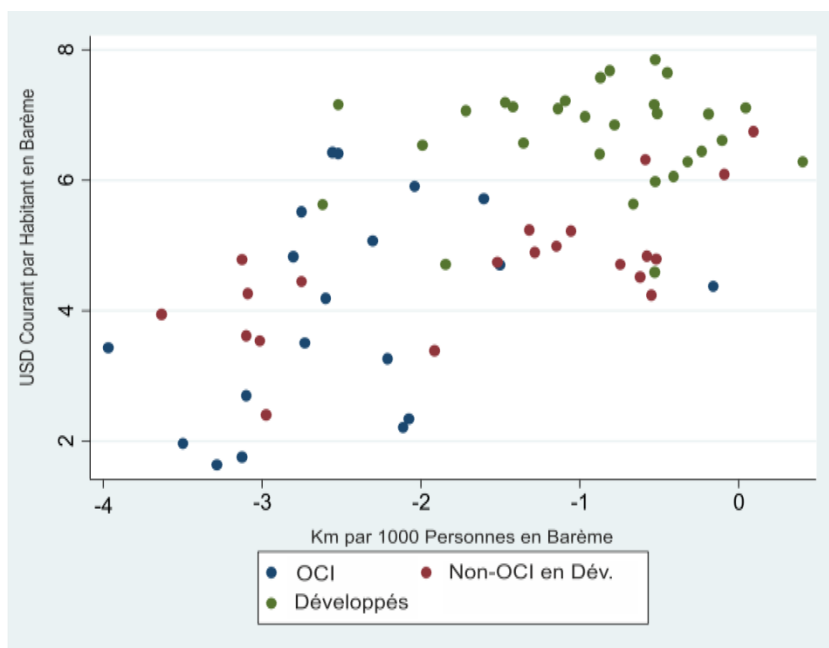
Il est également clair selon les chiffres que les pays de l'OCI, avec leurs faibles densités des routes, ont un potentiel important pour augmenter leurs volumes de commerce et du tourisme en améliorant leur infrastructure de réseau routier. Les pays membres de l'OCI se regroupent dans une région caractérisée par un volume faible de densité routière et par conséquent, un faible commerce (Tourisme). Le regroupement des pays en développement non membres de l'OCI et des groupes de pays avancés en haut et au milieu du Graphique est également évident, ce qui indique que ces pays ont atteint une augmentation des volumes de commerce et du tourisme du fait de leurs niveaux plus élevés de développement du réseau routier. Le manque d'investissement dans l'infrastructure routière semble retarder la capacité des pays membres à accroître leur commerce et tourisme, les mettant ainsi à la traîne des pays en développement non membres de l'OCI et des pays développés.



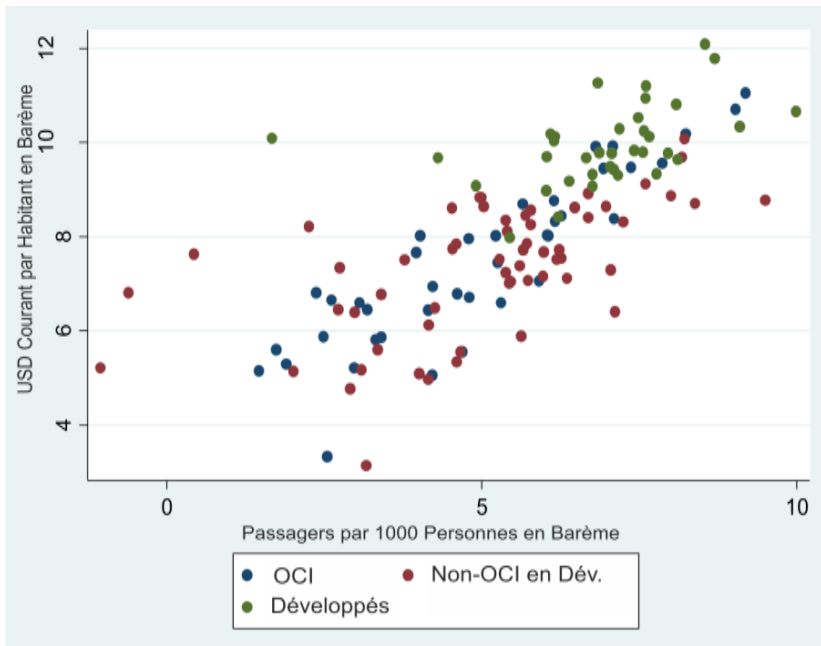
Graphique 13a

Volume des Échanges et Densité du Réseau Ferroviaire

Source: Banque Mondiale IDM en Ligne, la CNUCED et calculs du personnel de SESRIC.



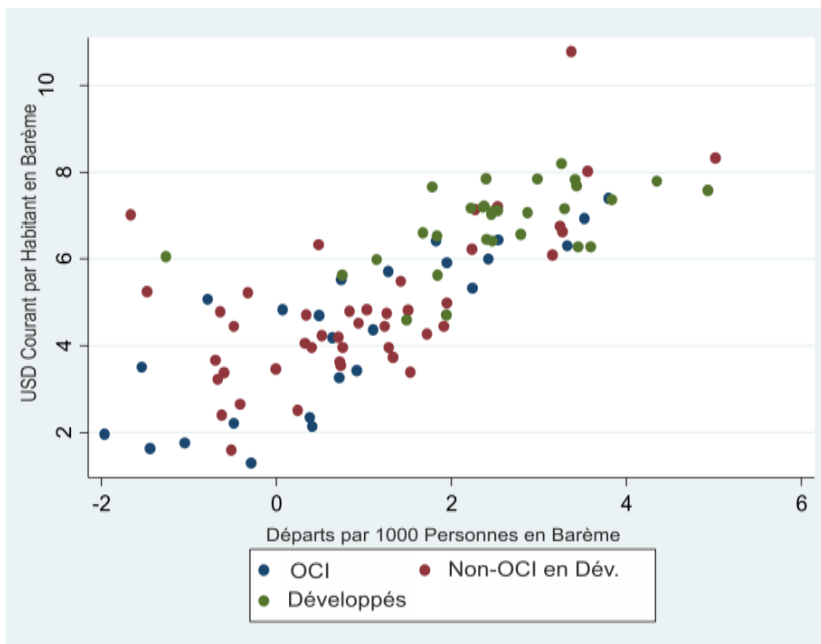
Un résultat similaire est observé pour le réseau ferroviaire. À cet égard, les Graphiques 13a et 13b révèlent des relations mutuelles importantes entre croissance ferroviaire par habitant et la croissance des volumes de commerce et du tourisme par habitant. Les pays de l'OCI sont regroupés encore une fois dans la région où le volume de croissance ferroviaire par habitant, le commerce et le tourisme sont faibles. La relation linéaire positive entre les indicateurs est comprise dans chaque sous-groupe de pays indiqué dans les Graphiques 13a et 13b. La forte corrélation entre la capacité de transport ferroviaire et de la performance commerciale devrait pousser les pays membres de l'OCI qui ont des infrastructures ferroviaires sous-développées à étendre leurs réseaux ferroviaires. Par exemple, dans un pays sans littoral comme l'Ouganda, une partie d'environ 300 km seulement du réseau ferroviaire total de 1266 km est opérationnelle et manque de connexions vers les pays voisins comme le Soudan, le Congo (RD), le Rwanda et la Tanzanie, tous les 3 ayant un accès direct à la mer. D'autres lignes ont été fermées principalement en raison de leurs lacunes techniques. Les chemins de fer transportent moins de 10 pourcent des exportations et du trafic d'importation en Ouganda. Le temps de transit au port de Mombasa du Kenya est environ 10 jours (Itazi, 2010).



Graphique 14a

Volume des Échanges et Densité du Réseau Aérien

Source: Banque Mondiale IDM en Ligne, la CNUCED et calculs du personnel de SESRIC

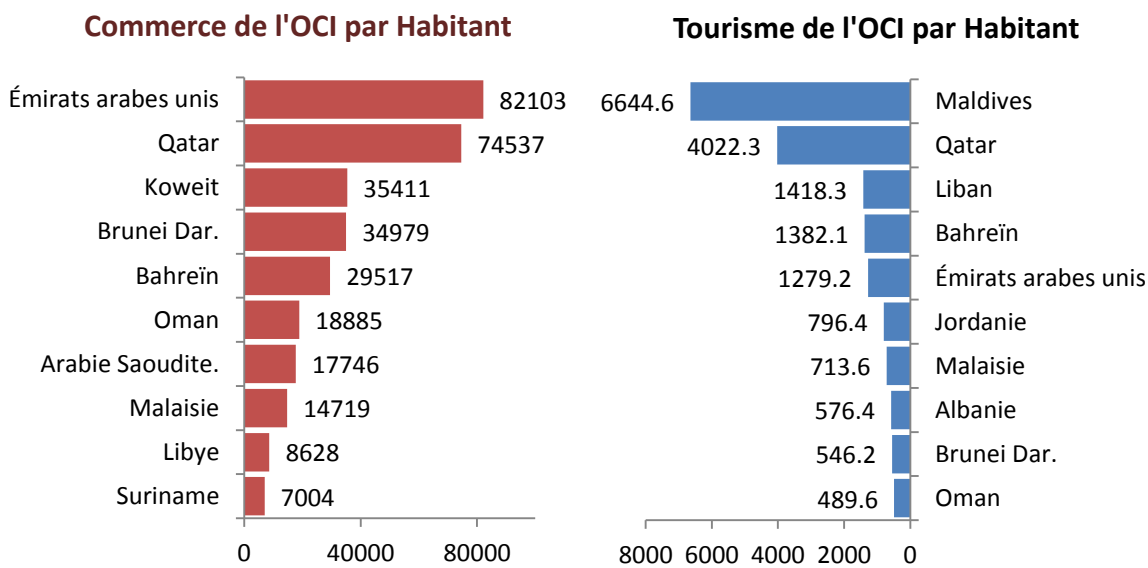


Graphique 14b

Volume des Échanges et Densité du Réseau Aérien

Source: Banque Mondiale IDM en Ligne, calculs du personnel de SESRIC.

Les capacités de transport aérien varient considérablement dans les pays de l'OCI, cependant, le lien structurel entre le développement du transport aérien et des niveaux de commerce et du tourisme est beaucoup plus visible (Graphiques 14a et 14b). Les économies développées se regroupent à nouveau dans le coin supérieur droit du Graphique où les volumes de commerce et du tourisme par habitant les plus élevés sont associés à des niveaux plus élevés de développement dans le secteur du transport aérien. Les pays de l'OCI sont apparemment représentés à grande échelle dans les capacités de transport aérien, où les pays membres avec un réseau aérien plus développé enregistrent de meilleures performances dans les activités commerciales et touristiques.



Graphique 15

Les Principaux Pays de l'OCI en Matière du Commerce et du Tourisme

2014

Source: Nation Unis, base de données de CNUCED, Base de données en ligne de l'IDM de la Banque Mondiale et calcul fait par les services internes de SESRIC.

Graphique 15 (à droite) donne des informations sur le volume du commerce des principaux pays commerçant de l'OCI. Les pays membres de l'OCI tels que les Émirats Arabes Unis, Qatar et le Koweït sont parmi les principaux pays dans le monde en termes de commerce par habitant selon la base de données relatives au commerce des produits de base de l'ONU au cours de la dernière décennie, ces pays ont atteint le développement rapide du commerce extérieur, en raison de leurs capacités portuaires, infrastructurelles et environnementales propices pour faire des affaires.

Le transport maritime est en effet le plus important mode de transport de marchandises. Les principaux pays commerciaux de l'OCI ont généralement des volumes élevés de trafic de conteneurs (voir Graphique 15, à gauche et Graphique 8, à droite). Les réseaux routiers et ferroviaires devraient servir comme alternative au transport maritime pour les pays sans littoral. Il souligne l'importance des ports et le développement des infrastructures routières et ferroviaires pour augmenter le volume des échanges aux développements industriels et économiques actuels des pays de l'OCI. Dans le même temps, le tourisme est étroitement lié à la densité du réseau d'air, selon le Graphique 6 et le Graphique 15 (à droite).

RECOMMANDATIONS ET OBSERVATIONS FINALES

Le niveau actuel de la capacité du transport et de la performance dans les pays de l'OCI souligne la nécessité d'accomplir plus de progrès dans le développement des transports au sein du groupe des pays de l'OCI. Lorsque les moyennes des chiffres de transport des pays de l'OCI, en tant que groupe, sont liées aux chiffres de la population ou la superficie des terres, ces pays restent à la traîne par rapport à la moyenne mondiale. En termes de densité du réseau routier et ferroviaire, les pays de l'OCI en tant que groupe sont en retard par rapport au reste des pays en développement. Mais en ce qui concerne les transports aérien et maritime, les pays de l'OCI ont affiché des résultats légèrement supérieurs à ceux des pays en développement non membres de l'OCI grâce aux réalisations de quelques pays du groupe.

Dans ce cadre, les pays de l'OCI sont confrontés à des obstacles et défis majeurs dans le domaine des transports, surtout en ce qui concerne le commerce et le tourisme. Les services d'infrastructure et d'entretien inadéquats ne peuvent être considérablement améliorés en raison de ressources financières et investissements insuffisantes dans le secteur des transports et les projets des infrastructures de transport. Les procédures douanières complexes et prolongées et des procédures de passage des frontières, en particulier dans les pays membres sans littoral, empêchent le développement du commerce et du transport.

Un autre défi à relever par les pays de l'OCI est la mise en œuvre insuffisante des mesures de facilitation du commerce et des transports et le manque d'information et de partage des connaissances entre les pays membres de l'OCI dans ce domaine. Le manque de cadres juridiques et réglementaires solides, équilibrés, et adéquats, tant au niveau national que régional davantage ne fait que renforcer cet obstacle. En outre, les pays de l'OCI n'ont pas la capacité humaine et institutionnelle adéquate des autorités de transport compétentes. L'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans le domaine des transports, la facilitation du commerce et du tourisme sont également à la traîne.

A la lumière des obstacles et défis identifiés ci-dessus, les recommandations suivantes peuvent être apportées tant au niveau national qu'au niveau de la coopération de l'OCI.

Au niveau national, la solution des problèmes d'infrastructure nécessite un investissement durable à long terme et l'implication du secteur privé dans les investissements dans des projets de transport à travers des projets de transport d'entreprise conjointe de l'OCI. Des mesures devraient être prévues pour améliorer l'entretien des routes, des chemins de fer, des ports et des aéroports existants, ainsi que pour améliorer la qualité des services de ces modes de transport. Des ressources efficaces devraient être allouées aux projets, programmes et études dans le secteur des transports, en collaboration avec les institutions financières régionales et internationales.

Il faut attirer une plus grande attention de la part des investisseurs privés à l'aide d'incitations rationnelles. Les investissements privés par Partenariat public-privé (PPP) sont devenus de plus en plus populaires partout dans le monde en tant qu'instrument d'amélioration des infrastructures de transport.

La réforme du secteur des transports doit être dans le cadre de la réforme générale des institutions publiques et les plans de développement des transports devraient être intégrés dans les stratégies nationales en tenant compte des initiatives régionales. Le commerce national et les comités de facilitation des transports (CNCFT) peuvent être mis en place pour une meilleure coordination entre les institutions privées et le secteur public. Cela peut aider à identifier les principaux obstacles au tourisme liés au transport dans les pays membres en augmentant la coordination entre les ministères du transport et du tourisme. De tels mécanismes devraient être de plus en plus améliorés en développant des outils de partage des connaissances sur les meilleures pratiques et l'utilisation des TIC dans le commerce, et la facilitation du transport et du tourisme en coopération avec les organisations régionales et internationales compétentes.

Au niveau de la coopération de l'OCI, le développement d'une approche de transport régional de l'OCI exige une étroite coopération entre les pays membres, ainsi que l'implication des

différentes organisations et organismes concernés. Il faut également conclure un accord-cadre sur les priorités tant dans les domaines de l'infrastructure que politiques. Une coordination politique de haut niveau entre les ministres du Transport des pays membres peut promouvoir le dialogue sur les défis et les problèmes du secteur dans la région de l'OCI.

La création d'une base de données d'informations statistiques en provenance des pays membres de l'OCI dans le domaine du transport et l'échange d'informations entre les pays membres de l'OCI sur leurs moyens de transport nationaux et internationaux peuvent aider à améliorer les réseaux dans l'ensemble de l'OCI. Pour éviter les chevauchements et améliorer l'efficacité, renforcer le partenariat avec les organisations régionales et internationales compétentes dans le domaine des transports s'avère très nécessaire. Dans ce cadre, il faut préparer un plan directeur pour les axes de transport dans les pays membres de l'OCI et l'identification des obstacles sur les axes de transport existants dans les sous-régions de l'OCI. Des projets similaires au projet de ligne de chemin de fer du Port Soudan-Dakar devraient être conçus et mis en œuvre pour créer des motifs de coopération entre les pays membres de l'OCI dans le domaine du transport.

En raison des variations importantes dans la répartition géographique de la population, le volume des activités économiques et le niveau de développement économique entre les pays membres, les solutions potentielles au faible développement des transports devraient être adaptées aux difficultés rencontrées par chaque pays. Pour les pays membres sans littoral, le transport terrestre est vital pour le développement économique car le développement des infrastructures contribue de manière significative à la croissance économique en réduisant les coûts de production, ce qui contribue à la diversification de l'économie et surtout à relier ces régions aux importants axes de transport. À cet égard, l'effort déployé par l'OCI pour la coordination des activités liées au transport de l'OCI ainsi que les activités du corridor de transport Europe - Caucase - Asie (TRACECA) et le Programme spécial des Nations Unies pour l'Asie centrale (SPECA) s'avèrent utiles et importants.

RÉFÉRENCES

Itazi, G. J. (2010). Current Plans for Existing and Development of New Railways in Uganda. Speech by Director of Transport, Ministry of Works and Transport (Uganda) at the 2010 East Africa Railways Conference.

SESRIC, (2009) Transportation Sector in OIC Member Countries. Outlook Report, May.

SESRIC, BASEIND Database.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) Statistics Online Database, UNCTAD

Weisbrod, G. (2008), Models to predict the economic development impact of transportation projects: historical experience and new applications. Springer-Verlag Special Issue Paper, *Annals of Regional Science*, 42:519–543.

World Bank, World Development Indicators (WDI) Online Database.

Annexe 1: Densité du Réseau Routier

Pays	Km par 1000 km ²					Km par 1000 habitants				
	1990	1995	2000	2005	Plus* récents	1990	1995	2000	2005	Plus* récents
Afghanistan	32	32	32	53	35	1,13	1,01	0,89	1,30	0,78
Albanie		657	657	657			5,74	5,87	5,79	
Algérie	37	43	44	45	48	3,49	3,62	3,41	3,30	3,04
Azerbaïdjan	630	322	332	715	219	7,32	3,49	3,40	7,05	1,95
Bahreïn	3835	3993	4593	4927	5457	5,37	4,91	5,02	4,81	3,15
Bangladesh	1444	1567	1594	1838		1,63	1,59	1,47	1,56	
Béniin	61	61	61	172		1,42	1,19	1,02	2,41	
Brunei Darussalam	192	322	218	693	542	3,93	5,76	3,45	9,86	7,04
Burkina Faso	36	46	46	338	56	1,12	1,23	1,07	6,73	0,92
Cameroun	72	73	106	109	105	2,79	2,44	3,15	2,88	2,28
Tchad	24	26	27	32		4,86	4,59	3,98	3,99	
Les Comores			473	473				1,63	1,47	
Cote d'Ivoire	155	158	158	252	254	3,92	3,35	2,92	4,16	3,83
Djibouti	124	125	132			5,14	4,63	4,20		
Égypte	46	58	64	93	137	0,80	0,91	0,91	1,20	1,59
Gabon	29	30	33	36	34	8,17	7,05	6,86	6,70	5,47
Gambie	239	264	270	374		2,66	2,43	2,07	2,45	
Guinée	121	123	124	180	176	4,82	4,05	3,64	4,81	3,73
Guinée-Bissau	146	155	156	123		4,01	3,73	3,37	2,35	
Guyane	36	40	40			9,46	10,31	10,54		
Indonésie	159	181	196	216	261	1,63	1,71	1,73	1,78	1,91
Iran	80	96	103	106	131	2,41	2,65	2,61	2,49	2,81
Irak	96	106	104	103	96	2,23	2,15	1,81	1,58	1,27
Jordanie	83	76	82	86	81	2,32	1,61	1,51	1,40	1,13
Kazakhstan	59	56	44	34	36	9,69	9,56	8,02	6,00	5,73
Koweït	222	245	250	323	393	1,86	2,42	2,03	2,27	2,05
République kirghize	98	97	96	96	170	4,27	4,05	3,76	3,60	5,82
Liban	623	622	714	681		2,14	1,82	1,94	1,71	
Libye	42	46	47	57		16,95	16,88	15,56	16,89	
Malaisie	164	186	202	283	470	2,98	2,96	2,85	3,63	5,32
Maldives										
Mali	11	12	12	15	18	1,55	1,55	1,43	1,58	1,37
Mauritanie	7	7	7	9	11	3,67	3,35	2,94	3,06	3,02
Maroc	133	136	129	129	131	2,40	2,25	2,00	1,89	1,78
Mozambique	34	38	39		38	1,99	1,88	1,67		1,16
Niger	9	8	8	15	15	1,48	1,06	0,92	1,41	1,09
Nigeria	134	212	213	212		1,25	1,75	1,56	1,37	
Oman	76	99	106		195	12,83	14,04	13,65		16,99
Pakistan	219	278	311	335	330	1,57	1,75	1,73	1,66	1,43
Palestine				830	778				1,40	1,16
Qatar	99	104	106		786	2,46	2,30	1,99		4,53
Arabie saoudite	70	71	76	111		8,58	7,76	7,37	9,58	
Sénégal	72	76	76	71	76	1,83	1,69	1,47	1,20	1,06
Sierra Leone	158	158	158	158		2,77	2,83	2,68	2,21	
Somalie	33	35	35			3,15	3,39	2,99		
Soudan	4	5	5			0,38	0,38	0,34		
Suriname	27	29	29	28		10,20	10,26	9,62	8,61	
Syrie	181	202	227	205	377	2,61	2,54	2,53	1,96	3,23
Tadjikistan	213	198	198			5,63	4,79	4,50		
Togo	136	138	138		205	1,88	1,70	1,43		1,65
Tunisie	129	145	122	124	119	2,46	2,51	1,99	1,92	1,71
Turquie	477	495	501	555	473	6,55	6,23	5,81	6,00	4,91
Turkménistan	45	48	51	125		5,81	5,40	5,33	12,10	
Ouganda				359					2,47	
Émirats Arabes Unis	52	57	58	48	49	2,31	1,96	1,49	0,99	0,46
Ouzbékistan	170	188	192			3,53	3,51	3,31		
Yémen	97	122	123	135		4,15	4,16	3,58	3,39	
Pays de l'OCI	83	92	95	125	123	2,53	2,52	2,35	2,52	2,30
Autres Pays en Développement	178	148	170	227	257	2,74	2,64	3,02	3,54	3,66
Pays Développés	418	432	594	893	440	15,19	15,03	15,18	14,57	14,02
Monde	222	202	233	274	284	4,69	4,53	4,67	5,20	5,07

*2007 ou après

Source: Banque Mondiale, Indicateurs du Développement Mondial

Annexe 2: Densité du Réseau Ferroviaire

Pays	Km par 1000 km ²					Km par 1000 Habitants				
	1990	1995	2000	2005	Plus* Récents	1990	1995	2000	2005	Plus* Récents
Afghanistan										
Albanie	26,79	24,60	16,06	16,31	15,44	0,22	0,22	0,14	0,14	0,15
Algérie	1,80	1,80	1,59	1,50	1,97	0,17	0,15	0,12	0,11	0,13
Azerbaïdjan			25,62	25,67	25,02			0,26	0,25	0,22
Bahreïn	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Bangladesh	21,09	20,79	21,26	21,93	21,78	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Bénin										
Brunéi Darussalam				2,47					0,04	
Burkina Faso				2,27	2,27				0,05	0,04
Cameroun	2,34	2,13	2,13	2,06	2,07	0,09	0,07	0,06	0,05	0,05
Tchad	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Les Comores	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Cote d'Ivoire	2,23	2,01	2,01	2,01	2,01	0,06	0,04	0,04	0,03	0,03
Djibouti	4,31	4,31	4,31	4,31	33,69	0,18	0,16	0,14	0,12	0,92
Égypte	4,77	4,83	5,05	5,17	5,22	0,08	0,08	0,07	0,07	0,06
Gabon	2,65	2,65	3,16	3,14	3,14	0,74	0,63	0,66	0,59	0,50
Gambie	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Guinée										
Guinée-Bissau	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Guyane										
Indonésie	3,56	2,78	2,94		2,59	0,04	0,03	0,03		0,02
Iran	2,98	3,27	4,11	4,38	5,14	0,09	0,09	0,10	0,10	0,11
Irak					4,92					0,07
Jordanie	3,31	3,32	3,31	3,32	5,73	0,09	0,07	0,06	0,05	0,08
Kazakhstan	5,36	5,01	5,02	5,26	5,30	0,88	0,86	0,91	0,94	0,85
Koweït	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	
République Kirghize					2,17					0,07
Liban										
Libye	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Malaisie	5,08	5,08	4,94	5,04	6,85	0,09	0,08	0,07	0,06	0,08
Maldives	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Mali	0,53	0,53	0,60	0,60		0,07	0,07	0,07	0,06	
Mauritanie				0,70	0,71				0,24	0,19
Maroc	4,24	4,27	4,27	4,27	4,73	0,08	0,07	0,07	0,06	0,06
Mozambique				3,90	3,96				0,15	0,12
Niger	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Nigeria	3,86	3,91	3,91	3,87	3,87	0,04	0,03	0,03	0,03	0,02
Oman	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Pakistan	11,38	11,38	10,11	10,11	10,11	0,08	0,07	0,06	0,05	0,04
Palestine										
Qatar	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Arabie saoudite	0,50	0,51	0,48	0,51	0,66	0,06	0,06	0,05	0,04	0,05
Sénégal	4,71	4,71	4,71	4,71		0,12	0,10	0,09	0,08	
Sierra Leone										
Somalie		0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00	
Soudan	2,01	1,93	1,94	2,31	1,82	0,18	0,15	0,13	0,14	0,11
Suriname										
Syrie	12,99	8,30	9,64	14,72	11,65	0,19	0,10	0,11	0,14	0,10
Tadjikistan				4,40	4,44				0,09	0,08
Togo										
Tunisie	14,61	11,97	14,55	12,29	13,94	0,28	0,21	0,24	0,19	0,20
Turquie	10,95	11,11	11,27	11,30	12,53	0,15	0,14	0,13	0,12	0,13
Turkménistan				5,38	6,63				0,52	0,60
Ouganda	6,25	6,34	1,32	1,31		0,07	0,06	0,01	0,01	
Émirats Arabes Unis										
Ouzbékistan			8,57	9,44	9,85			0,15	0,15	0,14
Yémen	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00	
Pays de l'OCI	3,08	2,88	3,04	3,13	4,24	0,09	0,07	0,07	0,08	0,07
Autres Pays en Développement	7,25	7,09	7,11	7,88	7,41	0,14	0,13	0,11	0,12	0,11
Pays Développés	17,16	28,41	19,08	21,53	16,66	0,50	0,45	0,45	0,52	0,49
Monde	8,30	8,71	8,10	9,35	9,36	0,19	0,19	0,16	0,18	0,16

* 2007 ou après.

Source: Banque Mondiale, Indicateurs du Développement Mondial

Annexe 3: Densité du Réseau Aérien

Pays	Départs par 1000 Personnes ¹					Passagers par 1000 Personnes ²				
	1995	2000	2005	2010	2014	1995	2000	2005	2010	2014
Afghanistan	0,35	0,14		0,78	0,80	12	6		71	68
Albanie	0,19	1,27	1,39	3,23	0,69	4	45	63	264	52
Algérie	1,66	1,32	1,39	1,47	1,53	123	98	92	94	120
Azerbaïdjan	2,55	1,00	1,49	1,09	1,92	150	68	135	88	186
Bahreïn	23,20	32,77	44,65	49,53	40,64	1857	2127		4780	3797
Bangladesh	0,10	0,04	0,05	0,13	0,37	10	9	11	12	20
Bénin	0,23	0,23	0,09	0,13	0,06	13	12		6	6
Brunéï Darussalam	40,01	38,20	31,91	31,36	26,65	3106	2590	2641	3212	2606
Burkina Faso	0,31	0,29	0,11	0,27	0,21	14	12	5	10	7
Cameroun	0,27	0,35	0,60		0,25	25	17	22	0	12
Tchad	0,28	0,18	0,07	0,06	0,01	13	9		4	2
Les Comores	2,26	2,04				56				
Cote d'Ivoire	0,29	0,14	0,04	0,28	0,18	12	6		26	11
Djibouti	6,25									
Égypte	0,61	0,68	0,58	1,27	1,01	61	64	63	116	101
Gabon	11,07	6,04	6,21	4,87		469	362	340		
Gambie					0,96					
Guinée	0,09	0,07				5				
Guinée-Bissau	1,03	0,92				18				
Guyane	4,61	0,55	0,36	12,41	1,79	160	97		363	56
Indonésie	1,37	0,77	1,46	2,16	2,77	83	48	122	246	371
Iran	0,82	1,29	1,75	2,13	1,99	107	136	184	253	202
Irak	0,01			0,25	0,12				21	14
Jordanie	4,00	3,43	3,64	6,50	5,77	303	267	321	509	477
Kazakhstan	1,32	0,54	1,14	2,05	4,10	71	31	77	190	284
Koweït	9,93	7,98	7,55	13,68	7,53	1083	965	960	1491	908
République kirghize	2,53	1,23	1,02	1,35	2,98	96	49	44	69	122
Liban	3,12	2,77	2,94	4,58	5,08	221	214	264	437	523
Libye	1,20	1,16	2,25	5,57	5,23	129	112		467	428
Malaisie	8,65	7,27	6,87	10,75	14,67	749	712	795	1218	1590
Maldives	16,14	21,93	15,46			640	1157	280		
Mali	0,14	0,14	0,06	0,31		8	7			
Mauritanie	2,03	1,44	0,58	1,77	1,02	100	71	46	146	68
Maroc	1,21	1,55	1,60	2,35	2,08	80	127	115	223	191
Mozambique	0,20	0,37	0,47	0,56	0,75	11	14	17	23	28
Niger	0,14	0,14	0,05		0,05	8	7			
Nigeria	0,06	0,10	0,07	0,39	0,37	5	4	5	26	24
Oman	7,23	9,29	12,17	11,16	11,25	669	882		1108	1193
Pakistan	0,57	0,46	0,31	0,38	0,26	44	38	34	39	30
Palestine										
Qatar	25,49	43,21	51,91	51,44	69,84	2040	4333	6823	7019	9864
Arabie saoudite	5,37	5,28	5,03	6,32	8,19	631	609	689	724	1035
Sénégal	0,52	0,24	0,57		0,28	17	10	40		
Sierra Leone	0,05	0,05	0,03			4	4	3		
Somalie	0,14			0,28	0,33				17	24
Soudan	0,30	0,22	0,22	0,30	0,17	16	12	13	16	13
Suriname	5,97	4,64	9,71	3,72	6,81	371	498	631	414	470
Syrie	0,61	0,85	0,88	0,61	0,24	39	45	65	56	21
Tadjikistan	0,61	0,64	1,07	0,75	0,31	142	27	73	81	38
Togo	0,29	0,29	0,12	1,28	1,48	17	15		104	110
Tunisie	1,66	2,08	2,12	2,95	4,10	158	199	199	260	419
Turquie	1,28	1,80	2,05	5,11	9,52	127	183	238	632	1220
Turkménistan	2,99	4,86	2,91	0,64	0,07	179	285	341	60	11
Ouganda	0,04	0,01	0,01	0,19	0,18	5	2	2	5	4
Émirats Arabes Unis	14,07	14,93	21,33	28,92	39,27	1460	2129		5396	8398
Ouzbékistan	0,71	1,22	0,85	0,80	0,75	97	71	63	74	83
Yémen	0,32	0,80	0,82	0,87	0,61	24	46	52	65	64
Pays de l'OCI	1,03	0,97	1,15	1,78	2,23	86	86	108	286	398
Autres Pays en Développement	0,97	1,03	1,24	1,72	2,08	60	68	98	158	217
Pays Développés	14,84	18,15	18,93	18,78	18,13	1107	1405	1527	1516	1648
Monde	3,26	3,75	3,97	4,33	4,49	236	285	323	388	457

¹ Vol interne et étranger des transporteurs aériens immatriculés dans le pays.

² Cela comprend les passagers aériens domestiques et internationaux des transporteurs aériens immatriculés dans le pays.

Source: Banque mondiale, Indicateurs du développement mondial

Annexe 4: Débit Portuaire des Conteneurs, EVP* par 1000 Personnes

Pays							
Nom	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Afghanistan	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Albanie	16	23	30	32	34	38	34
Algérie	6	7	8	8	8	9	9
Azerbaïdjan							
Bahreïn	241	234	230	235	247	263	274
Bangladesh	7	8	9	9	9	10	10
Bénin	33	30	33	34	36	38	39
Brunéï Darussalam	237	221	253	263	278	296	307
Burkina Faso	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Cameroun	14	12	14	14	15	16	16
Tchad	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Les Comores							
Cote d'Ivoire	37	34	30	31	33	34	35
Djibouti	440	633	722	753	799	851	882
Égypte	77	78	82	92	95	94	98
Gabon	108	88	100	103	108	114	117
Gambie							
Guinée							
Guinée-Bissau							
Guyane							
Indonésie	31	30	35	37	39	45	47
Iran	28	30	35	36	67	64	66
Irak							
Jordanie	101	114	102	106	111	117	121
Kazakhstan							
Koweït	355	296	324	324	329	338	340
République kirghize	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Liban	210	238	219	236	199	249	266
Libye	29	26	29	31	59	69	73
Malaisie	592	576	650	705	719	718	760
Maldives	167	171	195	203	214	227	234
Mali	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Mauritanie	17	18	18	19	20	21	21
Maroc	29	39	64	64	55	76	91
Mozambique	10	9	10	11	11	12	12
Niger	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Nigeria	0	1	1	5	5	6	6
Oman	1292	1364	1323	1132	1175	1006	855
Pakistan	12	12	13	13	13	14	14
Palestine							
Qatar	288	258	196	192	195	202	205
Arabie saoudite	174	162	189	198	223	223	205
Sénégal	28	26	27	28	29	30	31
Sierra Leone							
Somalie							
Soudan					13	14	14
Suriname							
Syrie	30	33	31	33	34	37	38
Tadjikistan	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Togo							
Tunisie	41	40	44	46	49	53	55
Turquie	74	63	77	82	91	97	100
Ouganda							
Ouganda	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Émirats Arabes Unis	2139	1872	1822	2009	2024	2139	2300
Ouzbékistan	LL	LL	LL	LL	LL	LL	LL
Yémen	35	28	28	29	31	32	33
Pays de l'OCI	57	56	62	66	71	74	77
Pays en Développement Non-Membres de l'OCI	56	51	60	65	69	72	76
Pays Développés	203	177	198	210	217	221	230
Petits États insulaires	1349	1081	981	1024	1039	1163	1173
Monde	82	74	84	90	95	98	101

*LL: Sans littoral, EVP (équivalents vingt pieds)

Source: NUCED et la Banque Mondiale



SESRIC

Kudüs Cad. N° 9, Diplomatik Site, 06450 ORAN, Ankara, Turquie

Tél: +90-312-468 6172 (4 Lignes) Fax: +90-312-467 3458

E-mail: ocankara@sesric.org Web: www.sesric.org
