



Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne  
Banque mondiale et Commission économique pour l'Afrique



Document de travail SSATP N° 16F

# *Les services maritimes en Afrique de l'Ouest*

## TENDANCE ET PROBLÈMES

**Michel Audigé**

**Octobre 1995**

Région Afrique  
Banque mondiale



## AVANT-PROPOS

Durant les deux dernières décennies, l'évolution des transports maritimes en Afrique peut se mesurer par la baisse de sa compétitivité. Les rapides évolutions techniques et commerciales qui améliorent de façon sensible l'efficacité et les coûts de ce secteur dans le reste du monde depuis la fin des années 80 semblent être hors de la portée des lignes maritimes nationales africaines.

En juin 1992, la CMEAOC (Conférence ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre) a organisé, conjointement avec la Banque mondiale, la Table Ronde de Cotonou afin d'examiner la situation des transports maritimes dans la sous-région et de proposer des solutions. Cette réunion, qui réunissait de nombreux experts ainsi que les différents acteurs impliqués, a préconisé une plus grande participation du secteur privé ainsi qu'une approche régionale plutôt que nationale des problèmes maritimes.

Depuis lors plusieurs pays ont libéralisé leurs services maritimes. Ce mouvement de réformes devrait se généraliser, au fur et à mesure que les gouvernements réaliseront que l'unique façon de maintenir une présence africaine dans les échanges internationaux est d'assurer aux chargeurs un accès à des transports maritimes moins chers et plus efficaces.

Ce rapport donne un aperçu des tendances actuelles des services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il s'inspire des comptes rendus de la réunion de Cotonou publiés en 1993 et devrait aider les décideurs politiques et les responsables sectoriels à se familiariser dans un domaine dont l'importance est grandissante pour la sous-région.

Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne a été lancé conjointement par la Banque mondiale, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique et plusieurs agences de développement afin d'améliorer les transports. Ce programme a fourni un cadre adéquat pour permettre une analyse approfondie des problèmes relevant du secteur des transports et promouvoir l'émergence de consensus sur les solutions à mettre en œuvre. Un rapport d'évaluation qui définit le futur de ce programme vient de paraître et est disponible tant en français qu'en anglais.

Jean H. Doyen  
Division Environnement et Développement Durable  
Département Technique  
Région Afrique  
Banque mondiale

## TABLE DES MATIÈRES

### AVANT-PROPOS

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
OBJECTIF DU RAPPORT.....	1
LA TABLE RONDE DE COTONOU .....	2
<b>CHAPITRE 2 COMMERCE INTERNATIONAL ET TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST .....</b>	<b>4</b>
SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE .....	4
COMMERCE INTERNATIONAL.....	4
LE COMMERCE MARITIME DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE .....	6
COÛT DU TRANSPORT .....	6
<b>CHAPITRE 3 L'ORGANISATION DES LIGNES RÉGULIÈRES ET LES CONVENTIONS INTERNATIONALES.....</b>	<b>10</b>
CHANGEMENT D'ORGANISATION DES SERVICES MARITIMES DE LIGNE RÉGULIÈRE .....	10
PARTICIPATION DES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES.....	12
CODE DE CONDUITE DE LA CNUCED.....	14
LA POSITION ACTUELLE DE LA CNUCED SUR LES SERVICES MARITIMES.....	15
<b>CHAPITRE 4 TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST TENDANCES ET PROBLÈMES.....</b>	<b>17</b>
POLITIQUES MARITIMES NATIONALES .....	17
LES SERVICES MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST .....	18
LE MARCHÉ DES SERVICES MARITIMES .....	20
RESTRICTIONS PHYSIQUES .....	21
<b>CHAPITRE 5 LE RÔLE DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES.....</b>	<b>24</b>
LA COMMISSION ÉCONOMIQUE ET LE CODE DE CONDUITE DE LA CNUCED .....	24
POSITION DE LA COMMISSION SUR LES POLITIQUES MARITIMES OUEST AFRICAINES .....	25
LES COMPAGNIES MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST .....	26
L'AVENIR DES RELATIONS MARITIMES EUROPE-AFRIQUE DE L'OUEST .....	26
<b>CHAPITRE 6 POST-SCRIPTUM.....</b>	<b>28</b>
<b>RÉFÉRENCES.....</b>	<b>31</b>
<b>LEXIQUE .....</b>	<b>32</b>

## **TABLEAUX**

Tableau 1	Principales exportations des pays de l'Afrique subsaharienne, 1992
Tableau 2	Commerce maritime mondial par zone géographique, 1980 - 1992
Tableau 3	Coûts de transport maritime entre quelques ports africains et New York/Newark
Tableau 4	Flottes marchandes de quelques pays ouest africains
Tableau 5	Trafic de porte-conteneurs de quelques pvd, 1991 et 1980

## **ILLUSTRATIONS**

Figure 1	Pays membres de la CMEAOC
Figure 2	Total trafic de marchandises sèches par région, 1992
Figure 3	Fret exprimé en pourcentage de la valeur caf/import

## **ENCADRÉS**

Encadre 1	Différentes approches de la conteneurisation/stratégies compétitives
Encadre 2	Restructuration de l'industrie maritime/causes-effets
Encadre 3	Programmation de facilitation du commerce international et des transports
Encadre 4	L'Union européenne et le transport maritime
Encadre 5	Règles de compétition de l'Union européenne
Encadre 6	Recommandations pour les études à venir

## REMERCIEMENTS

Ce rapport a été préparé par Michel Audigé, expert en opérations portuaires (Département technique Afrique) et chef du Projet *Transport & Commerce International* du programme de politique de transport en Afrique subsaharienne (SSATP). Il a été rédigé sous la direction générale de Jean H. Doyen (chef de la division) et de Snorri Hallgrímsson (conseiller en infrastructure) Division environnement et développement durable du Département technique pour l'Afrique de la Banque mondiale (AFTES). Le document est basé sur les travaux effectués dans le cadre du Projet *Transport & Commerce International*, une initiative pour le développement et la mise en œuvre d'une stratégie viable de politique de transport maritime pour les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le Projet *Transport & Commerce International* est financé par le Canada, la France, la Belgique, et par l'Union européenne et la Banque mondiale. Le Professeur Iheduru Okechucku (consultant), Susanne Holste et Hans Peters (TWUTD) ont apporté une contribution substantielle au rapport. Le projet a aussi bénéficié de la collaboration d'autres personnes, parmi lesquelles Lawrence Pufong (CMEAOC), Michel Le Brishoual, Augustin Karanga (Unité de projet), Peter Faust (CNUCED), Brendan Horton (AF3C1), Jean-Noel Guillosoy, Alain Ballereau (AF3IN), et Brigitta Mitchell (AF4IN). La version française de ce document a été éditée par Anna Guèye.

# INTRODUCTION

## OBJECTIF DU RAPPORT

1. Ce rapport est destiné aux principaux opérateurs et décideurs du secteur du transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre. Il constitue une synthèse des concepts et des problèmes évoqués lors de la Table ronde sur les services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre organisée conjointement par la Banque mondiale et la Conférence Ministérielle des Pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre pour le Transport Maritime (CMEAOC/TM), tenue à Cotonou, au Bénin du 23 au 26 juin 1992. En outre, le rapport fait le point sur le projet *Transport & Commerce International* et apporte des informations récentes sur les changements intervenus dans l'industrie maritime de la région depuis 1992. Les données statistiques citées dans le rapport proviennent de diverses sources, dont : le "Shipping Economist" du Lloyd, la revue "Containerization International", le "Journal of Commerce", la revue "Maritime Policy and Management", et diverses publications de la CNUCED. Un lexique des expressions maritimes utilisées est donné à la fin du document.

2. La tenue de la Table ronde de Cotonou a permis de rassembler plus de 150 représentants de gouvernements africains et européens, d'organisations intergouvernementales et internationales, de chargeurs, de conseils de chargeurs, d'affréteurs, des administrations portuaires et d'industries maritimes. Cette manifestation a été organisée avec l'aide de la République du Bénin, du Canada, de la Commission Economique des Communautés Européennes et de la France.

Figure 1 : Pays membres de la CMEAOC



### Pays Maritimes

Angola	Guinée Bissau
Bénin	Liberia
Cameroun	Mauritanie
Cap Vert	Nigeria
Congo	Sao Tome et Principe
Côte d'Ivoire	Sénégal
Guinée Equatoriale	Sierra Leone
Gabon	Togo
Gambie	Zaïre
Ghana	
Guinée	

### Pays Enclavés

Tchad
République Centrafricaine
Burkina Faso
Mali
Niger

3. La Table Ronde a été organisée dans le cadre du projet *Transport & Commerce International*, l'une des composantes du Programme de Politique des Transports pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), mis en œuvre avec la collaboration de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), de nombreux bailleurs de fonds, et d'organismes sous-régionaux spécialisés, afin d'assister les gouvernements africains dans la mise en œuvre de réforme de leurs politiques des transports. L'un des objectifs principaux du SSATP est d'améliorer la compétitivité des économies de l'Afrique subsaharienne à travers une meilleure efficacité du secteur des transports, le renforcement de la coopération entre les états, et le développement de l'intégration régionale sur le plan économique.

4. La CMEAOC/TM a été fondée en 1975 et comprend 26 pays membres situés entre la Mauritanie et l'Angola. Cinq de ces pays sont entièrement enclavés, alors que les autres sont dotés d'une façade littorale (voir Figure 1). L'objectif principal de la CMEAOC/TM est de promouvoir la coopération entre les pays membres en matière de transport maritime, en tenant compte des intérêts particuliers de chacune des parties concernées, telles que les compagnies de navigation, les chargeurs, les ports, les services auxiliaires, et les chantiers navals. La CMEAOC/TM comporte trois agences spécialisées pour répondre aux besoins de ses membres : L'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), l'Association des Compagnies Nationales Maritimes (ACNMA) et l'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC). La CMEAOC/TM participe également à la formation professionnelle maritime au plan régional.

#### **LA TABLE RONDE DE COTONOU<sup>1</sup>**

5. La Table Ronde avait trois objectifs essentiels :

- (i) Aboutir à une meilleure compréhension du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre en vue d'identifier les problèmes et les options possibles pour y remédier,
- (ii) Définir les études et les recherches à entreprendre en vue de définir ces options, évaluer leur impact, et le détail de leur mise en œuvre, et
- (iii) Recommander le cadre le mieux approprié pour réviser les politiques maritimes actuellement en vigueur dans la sous-région.

6. Afin d'atteindre ces objectifs, les participants à la Table Ronde ont été répartis en trois groupes de travail qui ont présenté leurs conclusions devant un panel d'experts sur les trois thèmes suivants: (i) la situation actuelle des pays membres du CMEAOC/TM en matière de desserte maritime, (ii) l'évolution structurelle des services maritimes à travers le monde et en Afrique de l'Ouest, et (iii) les différentes options politiques envisageables dans un contexte de la coopération régionale. Les actions suivantes furent recommandées pour entreprendre des réformes de politique maritime :

- (i) déterminer dans quelle mesure la libéralisation pourrait apporter une solution aux problèmes auxquels sont confrontés les pays de l'Afrique de l'Ouest
- (ii) instituer un cadre statutaire harmonieux simplifiant le mouvement des marchandises dans les pays de la sous-région

---

<sup>1</sup> Les comptes-rendus de la Table ronde de Cotonou ont été publiés dans deux documents : Services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Documents de travail 2 et 9 (1993). CMEAOC/TM et AFTES, Département technique pour la région Afrique, Banque mondiale, Washington. Le présent rapport est basé sur les présentations faites par divers conférenciers lors de la Table ronde.

- (iii) définir, au moyen de critères unifiés, les rôles et les responsabilités des divers opérateurs intervenants dans la chaîne du transport, et
- (iv) établir un cadre institutionnel qui réglerait les différends entre les divers opérateurs de la chaîne de transport.

7. Après d'intenses délibérations, les participants sont arrivés à la conclusion que le système actuel de transport maritime est inefficace et entrave le développement économique et les échanges commerciaux de la région. Afin de parvenir à une meilleure compréhension des problèmes sous-jacents et réaliser des progrès vers la création d'un nouveau cadre politique plus approprié, les participants ont recommandé une série d'études approfondies dont le détail est donné en annexe I. Lors des travaux de la Table ronde de Cotonou, l'accent a été mis sur la nécessité d'œuvrer vers une approche régionale afin d'assurer le développement de marchés de transports compétitifs.

## CHAPITRE 2

### COMMERCE INTERNATIONAL ET TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST

#### SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

8. La population de l'Afrique subsaharienne est passée de 389 millions d'habitants en 1980 à 534 millions d'habitants, en 1990. Sa croissance démographique moyenne était de 3,2 % par an, alors qu'au cours de la même période, la population mondiale n'a augmenté que de 1,8 %. La part de l'Afrique subsaharienne dans la population mondiale a atteint plus de 10 % en 1990. Pendant la même période, le produit intérieur brut des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a connu un taux de croissance annuel de 2,1 % alors que ce taux était de 3,2 % dans le reste du monde. A l'inverse de sa croissance démographique, la contribution du continent africain à la production mondiale est en régression, et le revenu moyen par habitant est en baisse. En 1987, la structure économique de l'Afrique se présentait comme suit : secteur agricole 32 % (42 % en 1965), secteur industriel de transformation 11 %, autres formes d'industries 17 %, alors que le secteur des services comptait pour 40 %. La diversification du commerce international a été lente, spécialement parce que les exportations continuent d'être dominées par les matières premières. Le déclin de la production agricole, causée en partie par la répétition des périodes de sécheresse qui ont sévit dans la région, a provoqué une croissance des importations de denrées alimentaires.

#### COMMERCE INTERNATIONAL

9. La part de l'Afrique subsaharienne dans le commerce international continue de baisser. Les exportations ont chuté de 3,3 % du total des exportations mondiales en 1950 à 2,5 % en 1970, et à 1 % en 1989. Les importations ont suivi la même tendance. Entre 1980 et 1989, les exportations de l'Afrique subsaharienne ont connu une baisse de 5 % par an, alors que les exportations pour l'ensemble des pays en voie de développement ont augmenté de 1,4 %. Les importations de pays de l'Afrique subsaharienne ont connu une baisse de 3,6 % entre 1980 et 1989, contre 1,6 % pour l'ensemble des pays en voie de développement. La valeur des exportations de l'Afrique subsaharienne était de 30,9 milliards de dollars en 1989 et celle des importations de 31,8 milliards de dollars américains. La dépendance des pays de la région sur les cours mondiaux des matières premières, dont les prix sont sujets à des baisses constantes, est reflétée par le pouvoir d'achat des exportations qui a chuté de 40 % entre 1980 et 1990, alors que celui des pays industrialisés a connu une croissance de 70 % au cours de la même période.

10. Le commerce international des pays de la CMEAOC est dominé par les pays riches en matières premières. Celles-ci comptent pour 86 % de la valeur de toutes les exportations alors que les produits manufacturés ne représentent que 14 %. En 1989, trois pays ont totalisé plus des deux tiers des exportations de la région : à lui seul, le Nigeria comptait pour 43 %, suivi par la Côte d'Ivoire avec 14 %, l'Angola 6 % et le Gabon 5 %, mettant ainsi en évidence l'importance des exportations de pétrole brut. Le tableau 1 illustre la situation des exportations pour un certain nombre de pays. Aujourd'hui, l'Afrique subsaharienne est confrontée à une concurrence sérieuse sur toute la gamme de ses exportations dans le marché mondial.

Tableau 1 : Principales exportations de quelques pays de l'Afrique subsaharienne en 1992 en million de dollars.

<b>Nigeria</b>		<b>Côte d'Ivoire</b>		<b>Angola</b>	
exportations totales	11,886m	exportations totales	6,220m	exportations totales	--
pétrole brut	94 %	cacao	34 %	pétrole brut	91 %
cacao	3 %	café	18 %		
		bois	12 %		
<b>Gabon</b>		<b>Togo</b>		<b>Niger</b>	
exportations totales	2,303m	exportations totales	207m	exportations totales	271m
pétrole brut	64 %	phosphates	48 %	uranium	86 %
bois	15 %	coton	15 %	pétrole brut	4 %
		cacao	11 %		

Sources: (1) Lharbi, Banque mondiale. 1993. Services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Documents de travail du SSATP 2 et 9. CMEAOC et AFTES, Département technique, Région Afrique. (2) *World Tables 1994*. Banque mondiale, Washington.

11. Les importations des pays membres de la CMEAOC sont plus équilibrées, avec toutefois une légère domination des pays exportateurs de pétrole, due au fait qu'ils disposent de plus de ressources pour faire des achats extérieurs. Les trois pays importateurs les plus importants, en 1989, étaient le Nigeria (22 % de toutes les importations de la région), la Côte d'Ivoire (15 %), et le Cameroun (8 %). Les produits manufacturés représentaient 70 à 75 % de l'ensemble des importations, tandis que les produits alimentaires ne représentaient que 14 %. Il faut cependant noter que l'importation de denrées alimentaires s'est rapidement accrue dans certains pays, tels que le Sénégal, le Togo et le Congo. Les importations de produits pétroliers ont considérablement augmenté au Bénin, en Côte d'Ivoire et au Ghana.

12. Les 14 pays membres de la Zone Franc ont pris une décision économique importante en 1994 en adoptant une stratégie d'ajustement global (Clément, 1994).<sup>2</sup> La monnaie commune, librement convertible, était liée au franc français selon un taux fixe. Jusqu'au milieu des années 1980, les pays avaient connu une longue période de stabilité, avec un taux d'inflation relativement bas et une croissance économique soutenue. En 1985, la situation économique commença à se dégrader, en raison principalement de deux chocs : une chute libre des cours mondiaux des principaux produits d'exportation africains (cacao, café, coton, et huile) et un affaiblissement du franc français vis à vis des monnaies des autres principaux partenaires commerciaux. Entre 1985 et 1993, les pays de la Zone Franc n'ont pratiquement pas connu de croissance économique, à rapprocher de la moyenne de 2,5 % enregistrée dans les autres pays de l'Afrique subsaharienne et le revenu par habitant a connu une baisse proche de 3 %. Afin de faire face à la détérioration de la situation économique des pays de la Zone Franc, les pays membres décidèrent qu'une dévaluation substantielle était la seule issue. La nouvelle parité a été fixée à 100 FCFA pour 1 FF, correspondant à une dévaluation de 50 %. Cette dévaluation devrait particulièrement favoriser le secteur agricole qui est le plus gros employeur de la région.

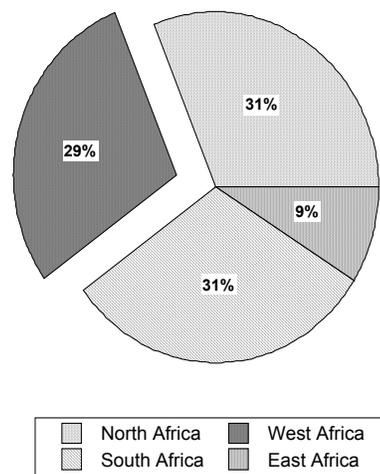
2. Les états membres de la zone franc sont : le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la République Centrafricaine, le Tchad, le Congo, la Côte d'Ivoire, la Guinée Equatoriale, le Gabon, le Mali, le Niger, et le Togo. Les Comores ont une parité de 75 francs CFA pour 1 franc comparé à 100 francs CFA pour les autres états membres.

13. Une analyse des partenaires commerciaux permet de constater la prédominance des pays industrialisés, et dans le cas des pays francophones africains, celle de l'ancienne puissance coloniale. Pour la majorité des pays membres de la CMEAOC, ces échanges comptaient pour 70 % du commerce au cours des dernières années, et atteignent presque 95 % dans certains cas. Par exemple, le Cameroun a acheminé 67 % de ses exportations vers l'Europe de l'Ouest et 4,6 % vers les autres pays africains, le Nigeria n'a exporté que 8 % de ses produits vers le Japon. Une certaine redistribution des échanges est en cours et la part du Japon et de certains pays asiatiques connaît une croissance. Il n'y a cependant pas de consolidation claire des échanges inter-africains, contrairement à ce qui se passe dans les autres zones commerciales. Par exemple, 60 % des importations et des exportations des pays de l'Asie du sud-est ont lieu entre pays membres de l'Association des Pays de l'Asie du sud-est.

## LE COMMERCE MARITIME DE L'AFRIQUE SUBSAHARIENNE

14. Entre 1970 et 1992, 9% des marchandises embarquées et débarquées dans les ports maritimes du monde ont passé par l'Afrique (Tableau 2). Ce chiffre représente plus de 85 % du volume des échanges du continent - aussi en valeur - et témoigne de l'importance du transport maritime pour l'Afrique. La répartition par région démontre qu'en 1992, ainsi que 30% du fret total de l'Afrique a passé par les ports ouest africains, 30% du pétrole brut et des produits pétroliers et 29% des produits manufacturés (Figure 2). L'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique australe - couvrant toute la région septentrionale - sont presque à égalité en ce qui concerne les produits manufacturés de la région, avec 30% pour chaque sous-région. L'accès aux services de transport compétitif pour les marchandises sèches est d'importance égale pour les trois régions. La prépondérance du pétrole brut et des produits pétroliers dans les échanges en Afrique de l'Ouest et leur effet sur le transport maritime devrait être faire l'objet d'une analyse spéciale qui va bien au-delà des discussions sur les transports maritimes.

Figure 2. Répartition des marchandises sèches selon les régions, 1992.



Source: UNCTAD. 1994 *Maritime Transport Review 1993*.

## COÛT DU TRANSPORT

15. Le volume des échanges est un facteur important (bien que n'étant pas le seul) pour déterminer si un pays ou une région, dans le cadre d'une coopération inter-états, est à même de rentabiliser une flotte marchande, de même il est important de connaître ses atouts pour attirer des services de transport. Etant donné que l'Afrique subsaharienne ne contribue que pour à peine 3 % du total mondial du trafic marchandise et que le continent africain, dans son ensemble, ne contribue que pour 9 %, il apparaît que la sous-région ne dispose pas d'une base de trafic forte, et n'est vraisemblablement pas en mesure de supporter de flottes nationales viables, à moins qu'elles ne soient capables de capter des trafics extérieurs à la région. Pour le moment, il n'y a pas de données disponibles pour illustrer la situation spécifique des pays membres de la CMEAOC, mais cette lacune sera comblée dès que les résultats des études engagées dans le cadre du Projet *Transport & Commerce International* seront disponibles.

Tableau 2. Commerce international par voie maritime par zone géographique 1980/1982  
(en millions de tonnes)

Région	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Cargaison sèche	Total	Pétrole		Cargaison sèche	Total
		Brut	Raffiné			Brut	Raffiné		
Monde	1980	1,527	34	1,833	3,704	1,530	325	1,823	3,678
	1992	1,394	466	2,360	4,220	1,414	451	2,480	4,345
Afrique	1980	291	6	172	469	75	11	96	182
	1992	316	35	180	531	100	10	111	221
Afrique du Nord	1980	188	3	30	221	50	2	45	97
	1992	184	31	32	247	66	4	58	128
Afrique de l'Ouest	1980	103	2	67	172	4	6	31	41
	1992	132	3	56	191	4	3	28	35
Afrique de l'Est	1980	-	1	6	7	6	2	10	18
	1992	-	1	9	10	7	3	16	26
Afrique Australe	1980	-	-	69	69	15	1	10	26
	1992	-	-	83	83	23	-	9	32
pourcentage:									
Afrique de l'Ouest/Afrique	1980	35%	50%	39%	37%	5%	55%	32%	23%
	1992	42%	9%	31%	36%	4%	30%	25%	16%
Afrique/Monde	1980	19%	2%	9%	13%	5%	3%	5%	5%
	1992	23%	8%	8%	13%	7%	2%	4%	5%
Afrique de l'Ouest/Monde	1980	7%	1%	4%	5%	0.3%	2%	2%	1%
	1992	9%	1%	2%	5%	0.2%	1%	1%	1%

Source: UNCTAD, 1994 *Revue des transports maritimes*, New York, Nations Unies

16. Au vu de ce tableau, deux questions se posent : (i) l'Afrique subsaharienne a-t-elle un accès adéquat aux services maritimes du fait de l'importance limitée de ses échanges internationaux ?, et, (ii) cette «marginalisation» de la région occasionne-t-elle des taux de fret plus élevés que ceux appliqués à ses compétiteurs ? Il est nécessaire d'acquérir une connaissance détaillée de l'organisation des dessertes maritimes et des taux de fret appliqués pour répondre à ces deux questions. Ces informations n'étant encore pas disponibles, des valeurs indicatives ont été estimées à partir des taux CAF/FOB (CNUCED 1992) pour avoir une vue approximative de la situation.

17. En 1991, (voir Tableau 3) le coût du fret exprimé en pourcentage de la valeur des importations était beaucoup plus élevé pour les pays en voie de développement (8,5 %) que pour les pays développés (4,4 %). Pour les pays en voie de développement les pourcentages, selon les régions, étaient les suivants: Afrique 11,1 % ; Asie 8,1 % ; Amérique 8,1 % ; Europe 9,0 % ; et l'Océanie 12,3 %. Il apparaît ainsi que l'Afrique subit des tarifs de fret plus élevés que ceux pratiqués dans les pays industrialisés et dans les autres pays en voie de développement. Toutefois, un certain nombre de facteurs doivent être pris en considération :

- (i) Si l'on tient compte de la composition et de la valeur unitaire des importations pour un taux de fret donné, sa valeur exprimée en pourcentage sera d'autant plus élevée que la valeur des marchandises importées est basse. Ainsi, les régions important de grosses quantités de marchandises de grande valeur tels que des ordinateurs, comme c'est le cas pour l'Asie du pacifique, auront tendance à bénéficier de taux de fret plus bas que ceux appliqués aux pays important essentiellement des denrées alimentaires et des produits de consommation courante. Cela reste vrai malgré le fait, qu'en règle générale, les marchandises de grande valeur supportent un taux de fret à la tonne plus élevé ;

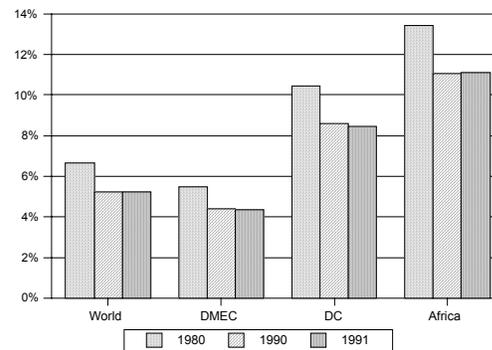
(ii) La durée et le nombre d'escales des navires au cours d'un voyage donné augmentent les coûts d'une manière significative; et

(iii) Dans les autres régions, la concurrence entre les compagnies de navigation exerce une pression très forte sur les taux de fret, occasionnant des tarifs plus bas.

18. Pour aboutir à une conclusion significative sur les taux de fret, les facteurs déterminants leurs niveaux et leur impact sur les économies nationales, il est indispensable d'avoir une connaissance approfondie des coûts de la chaîne de transport et de l'état du secteur des transports. La Table ronde de Cotonou a identifié ces problèmes et recommandé que deux études approfondies soient entreprises pour établir une meilleure compréhension des taux de fret.

19. Une étude récente de la Banque mondiale (Biggs, 1994) a analysé la compétitivité de l'Afrique pour l'exportation de vêtements et de produits ménagers. Le Tableau 3 présente une comparaison de quelques exportations africaines et asiatiques.

Figure 3 : Taux de fret à l'import en % des valeurs CAF



Note: DMEC: Developed Market-Economy Countries.  
DC: Developing Countries.

Source: UNCTAD. 1994 *Maritime Transport Review 1993*.

Tableau 3 : *Coût de transport maritime entre quelques ports africains et New York/Newark pour des containers de 40 pieds remplis de vêtements:*

Pays	Zimbabwe	Kenya	Côte d'Ivoire	Sénégal	Ghana	Sri Lanka	Bangladesh
Port	Durban	Mombassa	Abidjan	Dakar	Accra	Colombo	Chittagong
Prix (USD)							
• fret maritime	3,360	4,600	4,380	4,330	4,580	5,190	5,210
• redevances portuaires	2,060	2,044	1,580	1,411	578	276	333
Total	5,420	6,644	5,960	5,741	5,158	5,466	5,543
Durée (jours)							
• en route	38	35	15	17	20	32	37
• au port	5-10	1-2	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.

Source: Tyler Biggs et al. 1994. Op. cit.

Dans certains cas spécifiques, le coût du transport maritime en provenance de ports africains est plus bas et l'analyse composite de cinq compagnies en Afrique et en Asie indique que le transport terrestre compte pour à peu près 1 % du prix total de la marchandise. Vu la part modeste du transport dans le coût total, la durée du transport est peut être plus important que son coût. Il faut aussi noter qu'aucune information n'est fournie sur les temps de séjour dans les ports particulièrement longs en Afrique subsaharienne.

20. Cet exemple particulier semble indiquer que les services de transport et leur coût ne créent pas un désavantage excessif pour les pays membres de la CMEAOC en matière de taux de fret. Toutefois, il convient de souligner que le manque d'information et la fiabilité des données disponibles ne permettent pas de conclure de façon définitive. A cet égard, l'une des recommandations de Cotonou vise à mettre en place un processus de collecte et d'analyse de données détaillées (création d'observatoires des transports au niveau national et régional).

21. Les pays membres de la CMEAOC sont conscients de la limite de leur influence sur les marchés internationaux de transport maritime, qui en règle générale sont soumis à une concurrence ouverte. Les gouvernements ont donc décidé d'adhérer à la Convention des Nations Unies sur le Code de Conduite des Conférences Maritimes, dans l'intention de promouvoir les transporteurs de la sous-région. Cependant, le Code de Conduite de la CNUCED, qui fait l'objet d'un examen particulier dans le chapitre suivant, ne concerne que le trafic des lignes régulières, alors que les intérêts majeurs des pays de l'Afrique de l'Ouest portent essentiellement sur les trafics de vrac.

## CHAPITRE 3

### L'ORGANISATION DES LIGNES RÉGULIÈRES ET LES CONVENTIONS INTERNATIONALES

22. Le dicton selon lequel "les trafics suivent les pavillons", souvent utilisé pour justifier le maintien des flottes nationales, est devenu l'argument majeur de certains groupes d'intérêts cherchant à soutenir les entreprises du secteur maritime. S'il est généralement admis que l'accès à un système de transport maritime efficace est un facteur clé du développement économique, cela n'implique pas nécessairement la propriété et/ou le contrôle d'une flotte maritime. A titre d'exemple, et à la suite de consultations entre les parties prenantes de l'industrie maritime et le gouvernement, le Canada a pris la décision de ne pas créer de flotte nationale parce que le pays, qui est pourtant un important exportateur, est bien desservi sur le plan maritime et possède des industries auxiliaires maritimes compétitives (Sletmo, 1985). La plupart des pays de tradition maritime comme l'Allemagne et la Grande Bretagne, ont été contraints d'accepter des réductions substantielles de leurs flottes nationales. Il reste cependant que la possession de navires a toujours des adeptes dans plusieurs pays, comme les États-Unis, la Grande Bretagne et l'Allemagne qui possèdent des tonnages importants enregistrés sous des régime de pavillons de complaisance (UNCTAD, 1992). Cependant, le déclin ou l'absence de flottes nationales ne signifie pas que ces pays renoncent à s'intéresser aux problèmes de politique des transports maritimes. Leur présence dans des fora comme IMO, l'OCDE et la CNUCED, et les législations nationales maritimes, jouent un rôle important pour le maintien d'un marché réellement concurrentiel.

23. La structure du marché des services maritimes de gros tonnage a fondamentalement évolué au cours des dix dernières années, et cela en raison de trois développements parallèles : (i) une plus grande intégration des processus de production et de distribution; (ii) une plus grande diversité des participants à l'industrie; et (iii) le déclin du pouvoir commercial des conférences maritimes. La vieille hégémonie maritime des pays de l'OCDE a été remise en question par les Nouveaux Pays Maritimes (NMCs) de l'Asie et du Pacifique qui contrôlaient 16 % du tonnage total (dwt) des navires porte conteneurs en 1991. Parmi les 20 pays maritimes les plus importants en tonnage, on compte six pays asiatiques en voie de développement, alors que parmi les 35 pays les plus importants, on en compte dix.

#### CHANGEMENT D'ORGANISATION DES SERVICES MARITIMES DE LIGNES RÉGULIÈRES

24. L'organisation des services maritimes de ligne régulière (par exemple marchandises diverses, généralement conteneurisées, transportées par des navires selon des calendriers préétablis) a été altérée par la globalisation de la production et l'évolution de la commercialisation des produits. De plus les importants développements technologiques intervenus dans les transports maritimes (conteneurisation et échange des données informatisé), ont occasionné l'accroissement des échanges internationaux et une division internationale du travail de plus en plus poussée. Le développement simultané d'une capacité de transport maritime bon marché et l'accroissement des échanges internationaux a provoqué une réelle synergie, rendant difficile la distinction de la cause et de l'effet. Le point essentiel reste que le commerce international requiert un système de transport compétitif. L'encadré 1 donne une illustration d'expériences régionales en matière de trafics maritimes conteneurisés.

#### Encadré 1 : Différentes approches à la conteneurisation: stratégies de compétition.

Le contrôle de la flotte de conteneurs est reparti d'une manière inégale à travers le monde. Les armateurs américains, européens et japonais ont été parmi les premiers à acquérir des conteneurs et ils furent plus tard rejoints par des chargeurs non traditionnels. Ainsi, en plus des pays membres de l'OCDE et des pays de l'ancienne Europe de l'Est, Taiwan, la Chine, la Corée du Sud, Singapour et bien sûr la Malaisie et les pays du Golfe exportateurs de pétrole doivent être considérés comme membres du groupe des propriétaires de conteneurs à part entière. L'Amérique centrale et du sud, certains pays asiatiques et la grande majorité des pays africains constituent la troisième vague. Les différentes approches à la conteneurisation selon les régions est un phénomène intéressant à observer. Les conditions d'échanges entre l'Europe et l'Amérique Latine ouvrent la voie à des possibilités de joint-venture. Jusqu'au début des années 1990, les schémas d'allocation de cargos impliquaient que les secteurs hors conférence étaient minoritaires, obligeant les chargeurs à prendre en compte toute une panoplie de droits d'embarquement et de débarquement. Mais la situation a beaucoup évolué depuis lors; la plupart des gouvernements ont adopté une politique "océan libre" permettant une compétition sans restriction entre tous les chargeurs sur le marché. Certains opérateurs régionaux ont adopté une approche normale en acquérant des tonnages et en les exploitant en association avec les flottes de leurs partenaires plus développés. Le premier consortium du genre a fait son apparition sur la côte ouest sous le nom d'Eurosal, comprenant des chargeurs boliviens, chiliens, et équatoriens en association avec des partenaires hollandais et allemands. La conteneurisation de la côte est s'est effectuée de manière graduelle avec les chargeurs hollandais, allemands et français prenant les devants et avec des projets d'association avec des opérateurs privés brésiliens. Cette accumulation de tonnage de conteneurs a plus ou moins placé les flottes nationales de l'Argentine, du Brésil et de l'Uruguay dans une situation défavorable. Les trois pays sont cependant en train de développer des services intra-américains au sein de leurs flottes nationales. Alors que le Brésil a plus ou moins adopté une forme cellulaire, en utilisant des navires partialement convertis, l'Argentine et l'Uruguay continuent d'opérer avec des chargeurs polyvalents plus ou moins conventionnels. Il y a certes toujours une certaine dépendance sur le marché des charters, mais dans l'ensemble, les compagnies sud américaines sont de plus en plus propriétaires de navires porte-conteneurs, beaucoup plus que leurs collègues sud asiatiques.

Les pays du sous continent indien sont confrontés à de nombreux problèmes pour le développement de leurs flottes de conteneurs. Les principaux générateurs de fret de la région - l'Inde et le Pakistan - sont des marchés relativement libres. Le Sri Lanka et le Bangladesh maintiennent cependant des quotas dans l'allocation des droits de trafic. Certains facteurs géographiques ont favorisé l'arrivée de compétiteurs étrangers sur le marché des conteneurs. La proximité géographique de l'Inde et du Pakistan avec les états arabes du Golfe Persique fait que la création de services feeder régionaux est une option viable. Les transporteurs internationaux pratiquent des opérations de transbordement dans la région. Depuis l'introduction de la conteneurisation dans la région au début des années 1980, l'industrie maritime indienne s'est plusieurs fois plainte du fait que les armateurs internationaux accaparent les frets de valeur, ne laissant aux armateurs nationaux que les frets pauvres. Les trois principaux armateurs indiens ont adopté des stratégies différentes. Suivant l'exemple de la réussite des arrangements avec des armateurs internationaux, ils ont mis en place une opération de transbordement en Espagne. Ils dépendent en grande partie du marché libre des porte-conteneurs pour trouver les navires appropriés à la modernisation de leurs services de grand tonnage. En effet, l'existence de flotte en mouvement a permis aux nouveaux opérateurs de mettre en service de grands tonnages de qualité sans faire des investissements coûteux. Cet arrangement est bien plus prometteur que certaines conventions internationales pleines de bonnes intentions destinées à supporter des politiques de services maritimes onéreux. La flotte nationale du Sri Lanka a fait figure de pionnier en matière de conteneurisation dans la région. Bien que la compagnie possède un nombre relativement restreint de vaisseaux à conteneurs, la location de tonnage a permis de répondre à ses besoins au long cours. La compagnie Nationale Maritime du Pakistan s'est-elle aussi tournée vers le marché des locations de navires porte-conteneurs.

En Asie du Sud Est, l'Indonésie n'a pas pu poursuivre ses tentatives initiales de conteneurisation. En effet, pour des raisons géographiques et financières la desserte maritime de ces ports lointains s'effectue logiquement en passant par Singapour, le point central de l'axe maritime Est-Ouest. Le gouvernement indonésien a tenté de modifier ce schéma de desserte par des mesures de contrôles de répartition de droits de trafic, aidé en cela par la présence de puissantes conférences maritimes. A la suite des tendances récentes en matière de libéralisation du trafic international, cette tentative protectionniste semble devoir être abandonnée. Le défi pour les opérateurs de conteneurs indonésiens consisterait à développer une capacité de transport appropriée et organiser un système efficace de feeders. Ailleurs, les développements des transports maritimes au long cours sont variables. Les transporteurs nationaux philippins continuent à opérer avec des navires conventionnels polyvalents.

Les pays ouest-africains, comparativement mieux développés, continuent de pratiquer une philosophie axée sur la polyvalence, conséquence logique de la diversité des produits exportés. Cependant, la capacité de transport réservée aux conteneurs ne cesse d'augmenter. Le Cameroun, le Gabon, la Côte d'Ivoire, le Nigeria et le Togo ont pris des mesures pour accroître la capacité de leurs nouveaux navires pour le transport des conteneurs. De plus, de nouveaux transporteurs nationaux apparaissent sur le marché, tels que la « Liberian Providence Shipping Corporation » qui travaille avec des partenaires européens sur la base de contrats d'affrètement. Sous l'effet conjugué de pressions d'ordre commercial et d'aspirations maritimes nationales, beaucoup de transporteurs nationaux des pays en voie de développement seront, tôt ou tard, vraisemblablement amenés à recourir à des navires porte-conteneurs intégraux. L'existence permanente d'une flotte importante de navires porte-conteneurs modernes disponibles à l'affrètement pourrait inciter certains opérateurs à s'orienter, sans trop de risques, vers une stratégie basée sur l'usage de navires cellulaires. Cette tendance, à son tour, pourrait contrarier la traditionnelle approche de type « joint venture » couramment pratiquée dans le transport maritime international de conteneurs.

25. La réduction du coût du transport en vrac basée sur l'équilibre des économies en rapport avec la taille des navires a permis l'accès à des marchés éloignés, réduisant ainsi la distance entre la production et la transformation des matières premières. Ce qui a commencé comme une simple séparation de l'exploitation et de la collecte de matières premières et de leur traitement final, est devenu un processus global dans la production et la commercialisation de produits manufacturés. L'objectif essentiel de la globalisation est de tirer profit des différences de coûts de main d'œuvre et de production dans les diverses parties du monde. Ceci a été rendu possible grâce aux progrès fait dans les technologies et les modes d'organisation des transports qui ressortent dans les concepts de distribution physique et de logistique, qui permettent de maximiser la fluidité du transport et réduire les stocks. Pour être en mesure de fournir de tels services, les opérateurs de transport doivent collaborer étroitement avec les chargeurs et assurer le contrôle des différents éléments du système de distribution. L'encadré 3 donne un aperçu des changements concurrentiels qui interviennent dans l'organisation des réseaux de transport et met en évidence le besoin de recourir à des alliances stratégiques.

26. Les technologies nécessaires à l'intégration des réseaux de transports mer-terre posent des difficultés aux pays en voie de développement qui font face à des problèmes d'équipement pour leurs vaisseaux modernes et les ports. Ceci est encore plus difficile à cause de la nécessité de fournir des services efficaces de transport sur terre et des facilités de communication pour intégrer les économies des pays en voie de développement aux réseaux internationaux d'échanges.

#### **PARTICIPATION DES PAYS EN VOIE DE DÉVELOPPEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES.**

27. La CNUCED a été au devant de la scène pour la promotion de la participation des pays en voie de développement dans le commerce mondial. Ceci avait été clairement indiqué dans les objectifs de la Seconde et de la Troisième Décennies du développement qui avaient fixé des buts spécifiques pour le secteur des transports maritimes. Globalement, pour l'ensemble des pays en voie de développement, les objectifs quantitatifs ont été atteints (par exemple, 10 % du tonnage mondial en 1980 et 20 % en 1990), mais avec toutefois d'importantes inégalités structurelles et régionales pour les flottes maritimes. En 1992, les pays en voie de développement de l'Asie comptaient pour 20 % du tonnage brut global alors que l'Afrique ne comptait que pour 1 %. C'est surtout dans le secteur des marchandises diverses que les problèmes structurels apparaissent clairement. Les pays en voie de développement ont augmenté leur part du tonnage mondial de 18 % en 1980 à 26 % en 1990, équivalent à une augmentation de tonnage de 21 millions à 27 millions de tonnes brutes. Pendant la même période, les pays développés ont réduit leur part du marché des marchandises diverses (non conteneurisées) de 50 millions à 23 millions de tonnes brutes. Vue la faible capacité de production des navires conventionnels, il ne fait pas de doute que les pays en voie de développement ont investi dans des navires obsolètes et n'ont pas modernisé leur flottes. Le manque d'adaptation aux nouvelles technologies a de sérieuses répercussions sur la compétitivité présente et future des flottes de la plupart des pays en voie de développement.

## Encadré 2 : La restructuration de l'industrie maritime: causes et effets.

L'apparition du transporteur américain Sea-Land sur les lignes atlantiques en 1966 a rapidement obligé les transporteurs européens à transporter les marchandises diverses dans des conteneurs. Un gros effort d'investissement a été nécessaire pour acquérir des navires porte-conteneurs, des conteneurs et créer des terminaux à conteneurs ce qui a amené les anciens opérateurs du secteur à s'engager dans des « joint-ventures », à participer à des consortia, et même à fusionner avec d'autres sociétés pour pouvoir réaliser les économies d'échelle offertes par le nouveau système. Pendant la phase initiale de développement des conteneurs entre la fin des années 1960 et le début des années 1970, le facteur de risque était limité par le type d'organisation en vigueur. Le statu quo a été préservé par la mise en pool commun des navires et le partage des trafics entre les lignes organisées en consortia, dans le cadre du système des conférences maritimes mises en place pour fixer les prix du transport maritime.

Vers le milieu des années 1970, le monde maritime traditionnel a été bouleversé par l'apparition de nouveaux venus, principalement d'extrême Orient, conséquence directe de la disponibilité de capitaux financiers bon marché leur permettant de construire des flottes modernes et efficaces. Leur arrivée sur le marché a coïncidé avec le début de la crise des chantiers navals, mis en chômage par le manque de commande. En s'attaquant tout d'abord aux trafics domestiques, les nouveaux opérateurs ont pu casser les prix là où cela pouvait faire le plus de mal aux transporteurs en place: les frets très rémunérateurs, basés sur la nature du fret, que le système des conférences, avait perpétué. Le classique discours sur la fiabilité et le niveau des services fut difficile à soutenir parce que les nouveaux opérateurs utilisaient des vaisseaux plus récents, plus efficaces avec des calendriers de desserte plus compétitifs, voire plus fréquents. Vers le début des années 1980, le taux global de pénétration des conteneurs dans le marché s'est établi à environ 75 % et a même approché les 95 % sur les lignes principales. L'augmentation de la capacité de transport dépassait de loin l'accroissement du volume du trafic. Les tarifs furent soumis à de fortes pressions et les transporteurs traditionnels n'étaient plus en mesure de faire face à une telle concurrence. Plusieurs d'entre eux se retrouvèrent avec des navires à vapeur inefficaces de moins de 10 ans d'âge et lourdement endettés. Il devint indispensable de recourir à une rationalisation plus poussée, et cela s'avéra souvent particulièrement pénible. Les deux stratégies mises en œuvre ont visé la réfection des moteurs et l'agrandissement des navires, mais la compétition était trop grande.

La recherche d'économies d'échelle a atteint son paroxysme entre les années 1980 et 1990. L'obligation de respecter la régularité des dessertes a amené les petits opérateurs à regrouper leurs moyens et provoqué des pertes pour les grands transporteurs indépendants. Apparemment, dans un avenir immédiat, rien ne permet de prévoir un relâchement de la pression. Il apparaît impossible aujourd'hui de prévoir un niveau minimum auquel les tarifs pourraient se stabiliser. L'expérience montre qu'il est probable que les opérateurs vont continuer à offrir des capacités sous tarifées, le temps de consolider leur part du marché, et les subventions directes ou indirectes accordées par les gouvernements ne sont pas à encourager. En l'absence de possibilité réelle de manœuvre sur les mers, la plupart des grands opérateurs s'intéresse au maillon terrestre de la chaîne de transport pour regagner leur avantage compétitif. Pour la plupart des grandes lignes maritimes, la part correspondant au maillon maritime représente moins de 35 % du total des coûts de transport, alors que les transports terrestres, le passage portuaire et la manutention des conteneurs se taillent la part du lion dans le processus de distribution « porte à porte ». Etant donné que la concentration des capacités de transport maritime est une conséquence inévitable du processus de restructuration en cours, les coûts d'investissement des infrastructures terrestres - d'un point de vue plus ou moins économique - va probablement aboutir à la concentration des services de distribution entre quelques mains.

Pendant que les chargeurs traditionnels cherchent à développer les transports terrestres avec des routes et des services ferroviaires, American President Lines (APL), un transporteur américain, est devenu le modèle à suivre. S'appuyant sur un volume de trafic domestique important, les services ferroviaires journaliers reliant les côtes est et ouest des Etats Unis (double stack system pour réduire les coûts) procurent à cet opérateur une position enviable en termes de services et de coûts. En outre, APL dispose aussi d'une importante flotte de camions pour assurer des transports pour compte propre. Avec des frets de grande valeur soumis à des délais d'acheminements précis, le système APL est capable de réagir très rapidement grâce à des temps de transit garantis par une documentation informatisée et un suivi efficace des marchandises. APL est en train d'étendre son "service complet" à tous les pays asiatiques bordés par l'océan Pacifique. Le "service complet" d'APL défini comme gestion de la distribution physique (Physical Delivery Management ou PDM) intègre toutes les fonctions de production, de magasinage et de livraison. Le système PDM conduit à un optimum entre les durées et les coûts tout au long de la chaîne de distribution. Dans un tel contexte, il convient de noter que la combinaison de services mer-air prend de plus en plus d'importance pour les transports sur grandes distances. Ces services offrent des durées de transit plus courtes et des prix plus bas que ceux offerts par le tout aérien. A titre d'exemple, les tarifs offerts entre l'Europe du Nord et l'Australie via Singapour sont de 30 à 40 % en dessous des taux de fret aériens, pour une durée d'acheminement de 25 jours. Le même service assuré exclusivement par des moyens maritimes nécessiterait une quarantaine de jours.

Malgré la concentration croissante des capacités entre les mains d'une minorité, il y aura toujours des niches pour quelques opérateurs indépendants, spécialement sur les lignes secondaires ou tertiaires. Même sur les lignes principales, l'offre de services port-à-port au meilleur prix va persister pour quelque temps, surtout en ce qui concerne les échanges avec les pays en voie de développement.

## CODE DE CONDUITE DE LA CNUCED

28. Le Code de Conduite des Nations Unies pour les conférences maritimes fut un instrument essentiel dans la promotion de la participation des pays en voie de développement dans le secteur des transports maritimes. Il fut formulé au cours des années 1970 et reflétait la structure des conférences maritimes qui prévalait à l'époque. Cependant, le Code n'entra en vigueur qu'en 1983, au moment où les transporteurs de lignes régulières avaient subi d'importantes mutations, avec, notamment la généralisation de la conteneurisation des marchandises. Le Code reflète la politique et les aspirations des pays en voie de développement concernant la création de flottes nationales marchandes et les problèmes auxquels ces pays sont confrontés en matière de réservation droits de trafic et de promotion des transporteurs nationaux. Selon la Revue du Transport Maritime 1993 de la CNUCED, 18 des 25 pays membres de la CMEAOC sont signataires du Code de Conduite et ont fait de certaines dispositions du Code le fondement de leur politique maritime. Le principe de partage des droits de trafics selon la règle dite des 40/40/20, le droit d'adhérer aux conférences desservant l'Afrique de l'Ouest et les négociations de taux de fret par les conseils de chargeurs sont perçus par plusieurs pays de la sous-région comme les arguments clés justifiant la création et le maintien de flottes nationales et l'accès au marché des transports maritimes.

29. La pierre angulaire du Code de Conduite est le système des conférences maritimes dont l'importance a été sérieusement altérée depuis l'époque à laquelle ce Code a été conçu. Pendant plus de cent cinquante ans, les conférences maritimes avaient servi de cadre à l'intérieur desquelles les services maritimes de lignes régulières se sont développés au sein d'un secteur auto-régulé. Malgré quelques dérapages, les conférences maritimes étaient généralement considérées comme propices au développement des échanges internationaux, au moyen de services maritimes réguliers avec des taux de fret stables. En règle générale, les diverses réglementations mises en œuvre au niveau national, régional et international ne remettaient pas en cause l'existence des conférences mais cherchaient plutôt à éviter les abus. Cependant, l'importance des conférences maritimes a sérieusement diminué au cours des deux dernières décennies du fait de l'émergence d'armateurs indépendants, et le développement d'accords commerciaux plus flexibles, tels que les « joint ventures » et la stabilisation des taux de fret. De plus, l'utilisation extensive des pavillons de complaisance et le renforcement des phénomènes d'intégration économique régionaux ont rendu obsolète le principe de partage des droits de trafic.

30. Les conseils de chargeurs font aussi partie intégrante du Code de Conduite des conférences maritimes. La CNUCED a identifié deux objectifs essentiels pour l'existence de ces conseils : (i) organiser les chargeurs et renforcer leur pouvoir de négociations pour leur permettre d'obtenir des services adéquats et efficaces à des taux raisonnables; et (ii) mettre à la disposition des armateurs, des administrations publiques, et des autorités portuaires un moyen de communiquer avec les chargeurs pour une meilleure défense de leurs intérêts (CNUCED, 1975). Dans le contexte africain, l'organisation des conseils de chargeurs a visé essentiellement le premier objectif, alors qu'en Europe, les conseils de chargeurs sont des organismes consultatifs qui ne participent pas directement aux négociations des taux de fret (Sletmo et Holste, 1994). Il apparaît donc qu'en Afrique il y ait un problème inhérent à la définition du mandat des conseils de chargeurs et la CNUCED a observé à cet égard "qu'il semblerait,.. que de sérieux conflits d'intérêt pourraient apparaître du fait de la mise en œuvre de mécanismes de répartition des droits de trafic" (CNUCED, 1974). La recommandation 5 de la Table Ronde de Cotonou, qui fait l'objet d'une étude spécifique intitulée « Rôle et Mission des Conseils de Chargeurs » a pour objet d'analyser la situation des conseils de chargeurs dans le contexte ouest africain.

31. La diminution du rôle des taux de fret «conférenciels» et la mise en œuvre de services porte-à-porte ont affaibli la capacité réelle de négociation des conseils au titre de la défense des intérêts des chargeurs. Les gros chargeurs peuvent tirer profit de négociations directes avec les armateurs, surtout en période de surplus

de capacité de transport et de tendances tarifaires à la baisse. Dès lors, les petits et moyens chargeurs pourraient se retrouver dans une situation désavantageuse du fait de leur faible pouvoir de négociations et de leur méconnaissance du marché pour : (i) organiser le transport de leurs marchandises, et (ii) évaluer la viabilité des services offerts par les armateurs et par les transitaires. Il a été avancé que les conseils de chargeurs pourraient rendre de grands services à ces petits et moyens chargeurs, comme par exemple les négociations des taux de fret avec les armateurs, l'information des chargeurs sur les coûts et conditions de transport, le suivi de l'évolution du marché, et la représentation des opérateurs économiques auprès des instances gouvernementales, pour la formulation et la mise en œuvre des politiques de transports. Il convient de noter cependant, que de tels services pourraient être assurés directement par les transitaires et organisateurs de transport qui opèrent sur des bases purement commerciales.

32. Les problèmes auxquels sont confrontés les petits chargeurs ne sont en rien différent de ceux auxquels doivent faire face les petites entreprises, à titre d'exemple, ces dernières ont plus de difficultés que les grandes entreprises pour obtenir des crédits bancaires à des taux favorables. Bien souvent, la solution consiste à recourir à des intermédiaires ou à des prestataires de service capables de répondre à leurs besoins. Pour les transports maritimes, ces prestataires sont les transitaires et les agences de groupage/dégroupage qui opèrent sur des bases commerciales.

### **LA POSITION ACTUELLE DE LA CNUCED SUR LES SERVICES MARITIMES**

33. L'application du Code de Conduite de la CNUCED au cours des années 1970 et 1980 était basée sur les conditions du marché et les objectifs de développement de l'époque. Récemment, la plupart des pays industrialisés et un bon nombre de pays en voie de développement ont adopté des stratégies différentes pour réorienter leurs priorités économiques et ont opté pour un système plus compétitif, centré sur la promotion des exportations dans un contexte d'intégrations régionale renforcé. Ces nouvelles orientations sont surtout visibles en Europe, en Amérique et en Asie et vont de pair avec une diminution de l'intervention de l'État et une plus grande libéralisation des marchés de biens et de services - y compris les services maritimes. Il faut cependant noter que certains pays développés, et plusieurs pays en voie de développement, hésitent encore à libéraliser leur industrie maritime. Nombre de ces pays attachent une grande importance au maintien de flottes nationales, estimant que cela est essentiel à leur économie nationale. La libéralisation se fera donc graduellement et avec prudence. Afin de faire avancer les choses dans ce domaine, la CNUCED recommande une plus grande transparence, en préconisant par exemple, la création d'une banque de données statistiques sur les mesures affectant les services liés au commerce international.

34. Par le passé, les efforts de la CNUCED se sont concentrés sur les politiques visant à l'expansion des flottes nationales des pays en voie de développement, en encourageant notamment une redistribution de la propriété de la flotte internationale (Behnam, 1994). Cette stratégie concernait surtout les gouvernements et reflétait l'environnement politique de l'époque, à savoir : conflit idéologique Est/Ouest et la rapport Nord/Sud. En 1992, la CNUCED a rédigé de nouveaux termes de référence pour son Comité de promotion de services compétitifs et a fait appel à un groupe ad hoc d'experts pour la formulation d'un nouveau programme de travail. L'une des conclusions retenues était que la participation des flottes maritimes des pays en voie de développement au marché international devait être basée sur des critères commerciaux et que l'objectif principal des services de transport devait être de faciliter les échanges commerciaux. Un point important pour les pays en voie de développement concerne leur habilité à assurer un contrôle commercial des services de transport, plutôt que d'être propriétaires de flottes de navires. Pour le futur, les politiques maritimes devraient s'orienter vers une libéralisation progressive et être basées sur des principes de concurrence libre et équitable.

35. Désormais, la CNUCED a admis le principe selon lequel le transport maritime doit être considéré comme une activité au service du commerce international et non pas comme une industrie en soi. Par ailleurs, le principe par lequel le développement des infrastructures, des cadres institutionnels, et des capacités nationales liées au secteur des transports maritimes doivent intervenir dans un environnement commercial libéralisé est d'importance majeure. Dans ce contexte, il est essentiel que les pays en voie de développement deviennent des « consommateurs » efficaces de services maritimes, avec l'aide de véritables conseils de chargeurs, et l'introduction de systèmes et de pratiques efficaces dans les domaines du transport et du commerce international.

## CHAPITRE 4

### TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE DE L'OUEST - TENDANCES ET PROBLÈMES

#### POLITIQUES MARITIMES NATIONALES

36. Les gouvernements ouest-africains sont fermement attachés aux principes de réservation de droits de trafic tels que définis dans le Code de la CNUCED. Il n'existe pas de données pour évaluer l'impact des coûts des flottes nationales sur les économies des pays ouest-africains, mais plusieurs études approfondies sont en cours de réalisation pour répondre à cette question. L'expérience tirée d'autres pays permet d'avoir une certaine idée de la complexité économique qui résulte du traitement préférentiel des droits de trafic. En décembre 1994, le Service Comptable du Congrès américain a publié un rapport qui renseigne sur les coûts induits par la protection des transporteurs nationaux et le système de réservations de certains trafics aux Etats-Unis. Cette réglementation est appliquée, entre autres, aux transports de l'aide humanitaire (les grains, par exemple), des réserves stratégiques d'hydrocarbures, des équipements militaires et au trafic de cabotage. Au cours des cinq dernières années, cette politique a plus que doublé le montant du coût des transports payés par le gouvernement américain, ce qui correspond à une augmentation de US \$ 3,5 milliards. Une étude effectuée à la fin des années 1980 a confirmé la crainte des économistes selon laquelle la réservation des cargaisons s'avère être un système coûteux et inefficace pour atteindre les objectifs visés par le Code de la CNUCED (Yeats, 1990). Selon les résultats obtenus dans un certain nombre de pays, les pertes occasionnées par les réservations de cargaisons sont dix fois plus élevées que les profits qui en résultent. Cette étude a démontré que finalement le niveau élevé des taux de fret servait à subventionner les flottes nationales africaines peu performantes, et permettait aux transporteurs européens d'en retirer d'importants profits. Il ressort de ces quelques exemples qu'il est nécessaire d'analyser en détail la situation du secteur maritime en Afrique de l'Ouest et de comparer les coûts et les avantages induits par les systèmes de réservation de cargaison tels que définis dans le Code de Conduite des conférences maritimes.

37. Les pays membres de la CMEAOC continuent d'appliquer une politique maritime nationale basée sur les dispositions du Code de la CNUCED, en dépit du fait que ces dispositions apparaissent aujourd'hui moins pertinentes qu'elles ne l'étaient à l'époque de leur élaboration. Le principe de réservation des cargaisons, basé sur la "nationalité" soit du navire soit des marchandises, est un concept dépassé et en contradiction avec les règles de la concurrence en vigueur au sein de l'Union européenne. En effet, l'Union européenne a étendu le concept de nationalité à l'ensemble des pays membres. Cela a entraîné un conflit d'interprétation entre l'Union européenne et les pays membres de la CMEAOC en matière de politiques de transport maritime.

38. La plupart des pays de l'Afrique de l'Ouest considèrent le transport maritime comme une industrie stratégique et en règle générale les Etats sont propriétaires des transporteurs nationaux. Il en résulte que les considérations d'ordre commercial sont souvent secondaires. Bien que la propriété publique ne soit pas un problème en soit, l'expérience révèle les déficiences tant dans la gestion que dans les performances financières des flottes nationales. Un programme de commercialisation pourrait aider à mettre en place des mécanismes de contrôle pour la mise en œuvre des méthodes de gestion technique, commerciale et financière réellement efficaces. Un certain nombre de pays en voie de développement ont formulé et mis en œuvre de nouvelles politiques maritimes, répondant ainsi aux exigences d'une plus grande libéralisation dans les échanges internationaux. C'est le cas, par exemple, le cas de la majorité des pays latino-américains.

39. Une question importante inhérente à l'application du Code de Conduite de la CNUCED est de savoir s'il permet réellement aux pays africains d'assurer un meilleur contrôle du coût de leurs importations et d'améliorer la compétitivité de leurs exportations ou bien si au contraire, il constitue un moyen légal pour maintenir une industrie nationale des transports maritimes aux frais des chargeurs.

#### **LES SERVICES MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST**

40. Après avoir adopté le Code de la CNUCED, les pays ouest-africains ont rapidement développé leurs flottes dans l'espoir de profiter de la formule de partage des cargaisons. Les dispositions du Code de Conduite de la CNUCED ne s'appliquent en principe qu'aux seules conférences maritimes de lignes régulières, et ne concerne pas les « outsiders », les affrètements d'espace et les trafics de vrac. Conscients des limites du champ d'application du Code de Conduite, les pays ouest-africains ont milité pour l'amender afin d'y inclure toutes les différentes catégories de marchandises. Par exemple, cela reviendrait à appliquer la règle des 40-40-20 au transport en vrac des produits pétroliers, du blé et autres marchandises qui sont aujourd'hui, pour la plupart du temps, transportés par le biais de contrats d'affrètement à des taux très compétitifs. Compte tenu de la tendance généralisée au niveau mondial de la libéralisation des services, d'une part, et des difficultés pratiques pour appliquer les règles de partage de trafic pour les affrètements directs, d'autre part, il est bien probable que cette démarche aboutisse.

41. Il convient de noter que la question de la réservation des cargaisons se pose au niveau du contrôle commercial de la nationalité des navires et non pas de celui des pays d'enregistrement de ces mêmes. Par exemple, alors que le Liberia, pays membre de la CMEAOC, est le domicile de la plus grande flotte marchande du monde, aucun pays africain ne figure parmi les 35 premiers pays maritimes répertoriés selon les domiciles des propriétaires (UNCTAD, 1992). Pratiquement, tous les tonnages transportés sous pavillon libérien appartiennent à des entités domiciliées dans les pays industrialisés, qui préfèrent se servir du Liberia pour diverses raisons, en particulier d'ordre fiscal ou de réglementation du travail à bord des navires. A la fin des années 1970 et au début des années 1980, les pays africains avaient acquis assez de navires (principalement des navires conventionnels) pour assurer le transport de leur part de trafic tel que défini par le Code de Conduite de la CNUCED. La baisse simultanée des revenus et des volumes de trafic, aggravée par la faible rentabilité relative des navires conventionnels, a rapidement compromis leur rentabilité commerciale. L'encadré 4 donne une vue d'ensemble de quelques flottes nationales africaines. La capacité de transport de l'Afrique de l'Ouest est concentrée sur des navires conventionnels (2.2 % du tonnage mondial en 1991) et l'importance de sa flotte est entrain de diminuer rapidement. Si cette tendance à la baisse devait se poursuivre, la plupart des transporteurs nationaux ouest-africains ne posséderont plus de navires en propre dans un proche avenir.

Tableau 4: Flottes marchandes de certains pays ouest africains  
(cargo général en tonnage brut '000t.)

Pays	1989	1990	1991	1992	1993
Ghana	114	100	133	132	107
Nigeria	737	727	726	752	749
Côte d'Ivoire	100	100	99	100	142
Cameroun	39	39	40	40	40
Togo	65	78	34	21	21

Source: UNCTAD. *Review of Maritime Transport 1991, 1992, 1993, 1994.*

Comme déjà mentionné dans la section précédente, les pays africains avaient investi dans des navires de conception rapidement obsolète qui n'étaient pas adaptables aux exigences technologiques du transport en conteneur. En 1990, l'ensemble des pays africains possédait une capacité de transports de conteneurs équivalente à 1,810 TEU (ou EVP – Équivalent Vingt Pied), ce qui est bien au-dessous de la capacité d'un navire porte-conteneurs de troisième génération. En 1992, cette capacité est tombé à 585 TEU.

42. A la fin de 1990, sur les 66 commandes de construction de navires porte-conteneurs neufs à travers le monde, aucune n'était originaire de l'Afrique de l'Ouest (UNCTAD, 1993). La tendance observée au sein des compagnies maritimes africaines a été une réduction généralisée de leur flotte. Par exemple, la *Black Star Line* du Ghana et la *National Shipping Lines* du Nigeria possédaient et opéraient un total de 45 vaisseaux polyvalents en 1985. Au début des années 1990, elles possédaient et opéraient moins de 20 vaisseaux, après avoir vendu une partie de leur flotte sans l'avoir remplacée. Les contraintes financières auxquelles la plupart des compagnies ont eu à faire face ne leur a pas permis d'acquérir de nouveaux navires, en raison de leur coût d'acquisition (fin 1994) : 21 millions de dollars pour un navire conventionnel de 15,000 tonnes de port en lourd, 42 millions de dollars pour un navire roulier de 1,200 TEU, et 40 millions pour porte-conteneurs de 2,500 TEU.

43. La plupart des compagnies maritimes nationales d'Afrique de l'Ouest sont au bord de l'effondrement, certaines sont même déjà en faillite en raison d'un concours de circonstances, parmi lesquelles une absence de stratégie dans la mise en place d'un cadre institutionnel adéquat à la gestion d'entreprises publiques. Il y a un manque évident de personnel qualifié en gestion commerciale, induisant une absence de planification et de gestion rigoureuse. Certains de ces gouvernements perçoivent les services maritimes comme un auxiliaire à la promotion du commerce international, et non pas comme une entreprise commerciale opérant au sein d'une industrie hautement compétitive. Les transporteurs nationaux ont souffert d'un sous-financement parce que les «États-armateurs» n'ont pas pu apporter de nouveaux capitaux. L'insistance des gouvernements à proclamer l'importance vitale de leurs flottes pour leurs économies n'a pas été reflétée par la mise en oeuvre de politiques maritimes appropriées, qui auraient du permettre de créer un environnement propice à une gestion commerciale efficace des transporteurs nationaux. Dans un certain nombre de cas, il a pu être constaté que des compagnies maritimes nationales ont «vendu» leurs droits de trafic à d'autres transporteurs.

## LE MARCHÉ DES SERVICES MARITIMES

44. Le volume du trafic de ligne régulière de la CMEAOC est modeste - elle a représenté 1.2 % de la totalité des exportations vers les pays de l'OCDE et 1.3 % des importations correspondantes. La proportion de marchandises diverse est insignifiante comparée au volume total des échanges des pays de l'OCDE. On peut donc conclure que le transport maritime vers et en provenance de l'Afrique de l'Ouest est affecté par les marchés internationaux des services maritimes, et que la région n'a aucun impact significatif dans ce domaine.

45. Les chargeurs européens, qui opèrent la plupart du temps sous des pavillons de complaisance, détiennent une part importante de ce marché restreint (82 %). Au sein des diverses conférences maritimes de la sous-région, les transporteurs africains n'opéraient que 16 % du trafic total alors que le reste était assuré par les transporteurs européens. Cela montre que les navires ouest-africains ne transportaient qu'une faible partie du trafic qui leur était alloué en application du Code de Conduite de la CNUCED. A l'époque de la tenue de la Table Ronde de Cotonou, l'Afrique de l'Ouest était desservie par six conférences maritimes: la COWAC (Continent - West Africa Conference) Sud et Nord avec respectivement 60 et 80 % du trafics entre les deux sous régions, la MEWAC (Mediterranean Europe - West Africa Conference): 80%, l'UKWAL (United Kingdom - West Africa Conference): 60%, la CEWAL (Central and West Africa Line): 75%, l'AWAFC (American - West Africa Conference): 100 % et la FEWAC (Far East-West Africa Conference): 85 %. On compte quelque 40 transporteurs africains et européens opérant dans ces conférences, avec une prédominance des européens. En plus des transporteurs membres des conférences, il existe quelques transporteurs indépendants tels que Maersk et O.T. Africa Line. Comme dans tous les autres domaines, les transporteurs indépendants (« outsiders ») deviennent de plus en plus importants et contribuent au développement d'une certaine concurrence.

46. Juste avant la tenue de la Table ronde de Cotonou, la Commission Européenne (DG IV) avait jugé que les arrangements conclus entre les armateurs membres des conférences et les pays ouest africains étaient contraires aux règles de la concurrence communautaire et avait infligé des amendes aux armateurs. Le transporteur SCAC-DELMAS-VIELJEUX (SDV) décida de se retirer des conférences de la COWAC, de la MEWAC et de l'UKWAL. Ce retrait remit en question l'existence même des services maritimes ouest africains. Le retrait de SDV faisait partie d'un accord conclu avec l'Union européenne afin que les amendes imposées sur le groupe fussent réduites. Affaiblies par les amendes infligées par Bruxelles en 1992, les deux conférences, COWAC et MEWAC furent dissoutes en février 1994. Elles furent remplacées par l'EWAC (Europe-West Africa Conference), créée pour les transporteurs africains et européens restants de la conférence. La Section 6 de cette synthèse passe en revue les récents développements intervenus depuis la tenue de la Table ronde de Cotonou.

47. Les transporteurs européens qui étaient membres de conférence jusqu'en avril 1992 peuvent être repartis en deux groupes: (i) le Groupe français SDV; et (ii) le Groupe CMB, EAC, WAS, DAFRA LINE et WOERMAN LINE, de Belgique, du Danemark et de l'Allemagne. Ces opérateurs ont établi entre eux des arrangements permettant une grande efficacité par un partage de capacité, par une commercialisation conjointe et la fourniture de service intégral porte-à-porte, du point de chargement du fret jusqu'à la livraison finale au client. Les armateurs possèdent les ressources humaines et financières requises pour fournir aux chargeurs des services fiables basés sur un système de transport et de communication moderne. Lorsqu'ils étaient membres de conférences, ils possédaient une base de trafic suffisamment large (provenant des droits de trafic issus du 40/40/20 et de leur participation aux autres types de trafics des secteurs libres) pour assurer des opérations commercialement rentables. Toutefois, afin de remplir leurs obligations commerciales vis-à-vis des conférences, les transporteurs européens doivent faire escale dans plusieurs ports, et cela, en raison du manque d'infrastructures adéquates (ports peu profonds, manque d'équipement pour la manutention des marchandises, etc.) provoquant des surplus dans le coût des opérations et

allongeant la durée des rotations. Les membres africains opèrent avec des navires de petite ou moyenne taille (12 000 à 17 000 tonnes de jauge brute) moins efficaces que ceux opérés par les européens. Ces transporteurs se concentrent souvent sur les ports nationaux mais le temps économisé est perdu par la médiocrité des performances des navires. Les armateurs européens indépendants (outsiders) desservent de créneaux particuliers, entre les ports très actifs (Antwerp-Lagos, UK-Lagos) ou au contraire des ports mal desservis par les autres lignes et où il n'existe pas de transporteurs nationaux (Gambie, Liberia). Ces armateurs opèrent en dehors des conférences et ont réussi à s'imposer grâce à un service de qualité et à des opérations bon marché.

48. En plus des transporteurs européens et africains, les compagnies sud africaines ont réussi à faire des percées considérables dans le marché. Les services maritimes sud-africains sont dominés par deux compagnies: Safmarine et Unicorn Lines. En 1991, Unicorn Lines a mis en place un service régulier vers l'Afrique de l'Ouest en coopération avec CMB Transport. Unicorn et SDV ont aussi formé une « joint-venture » sous le nom de Unicorn-Delmas, confortant ainsi la position de SDV sur le marché et étendant ses services jusqu'au sud du continent africain. Par ailleurs, il est intéressant de relever qu'en 1991, Safmarine a acquis 49 % des parts de CMB Transport. L'intégration rapide des lignes sud-africaines dans les réseaux existants met en évidence une dynamique commerciale qui va bien au-delà des initiatives gouvernementales. En ce qui concerne les ports, c'est l'utilisation du port d'Abidjan comme port d'éclatement régional qui est le facteur le plus récent : un accord passé entre la compagnie américaine Lykes Bros. Line et Safmarine a établi un service entre les Etats-Unis, l'Ouest, le Centre et le Sud de l'Afrique via Abidjan. CMB Transport et les membres du service conteneur Afrique du Sud - Europe (SAC) utilisent aussi d'Abidjan comme port d'éclatement. Maersk opère ses transbordements pour l'Afrique de l'Ouest à Algeciras (Espagne), ce qui prouve que le centre de transfert d'une région peut transcender les limites géographiques.

## **RESTRICTIONS PHYSIQUES**

49. La taille modeste du trafic de l'Afrique de l'Ouest restreint le nombre potentiel de transporteurs régionaux opérant sur ce marché et impose de n'admettre que les transporteurs les plus performants au plan commercial. En plus de ces contraintes commerciales, il y a un certain nombre de facteurs qui ont une incidence négative sur la performance du transport dans la région. Le plus important de ces facteurs est la restriction des tirants d'eau pour l'accès aux ports qui impose une limitation de la taille des navires et de la capacité de manutention des ports. Le commerce Nord-Sud est très irrégulier, demandant souvent jusqu'à 15 escales par voyage pour assurer un chargement complet. Seuls quelques ports sont équipés de grues portiques (Abidjan et Lagos) et les navires porte-conteneurs desservant la région doivent être grésés. Dans l'ensemble, les ports ouest africains apparaissent comme les moins productifs au niveau mondial, prolongeant la durée des escales et des rotations des navires ; de plus, les frais de passage portuaire sont très élevés. L'utilisation des conteneurs est devenue partie intégrante des systèmes de livraison porte-à-porte à cause de leur facilité de transfert d'un mode de transport à un autre. Ce type de technologie implique un minimum d'infrastructures, sinon les avantages de la conteneurisation sont perdus, en particulier si les conteneurs doivent être dépotés au port pour répondre à des exigences douanières.

50. Le Tableau 5 montre le faible niveau du trafic conteneurisé en Afrique de l'Ouest comparativement à celui des pays développés. En 1992, le trafic total de conteneurs traités par quatre des principaux ports de la côte ouest africaine (523, 311 TEU) était inférieur à celui du seul port de Durban en Afrique du Sud (569, 730 TEU).

Tableau 5 : Trafic de conteneurs dans quelques ports de pays en voie de développement 1991 et 1980

Pays/Territoire	1992		TEU 1988
	Rang	TEU	
Hong Kong	1	7,972,236	1,464,961
Singapour	2	7,580,000	917,000
Corée du Sud	3	2,751,006	687,904
Emirats Arabes Unis	4	2,506,422	339,982
Indonésie	5	1,329,365	75,464
Côte d'Ivoire	24	188,728	133,858
Nigeria	27	169,435	238,926
Ghana	39	83,000	na
Cameroun	40	82,148	na
<i>Total mondial</i>		<i>100,734,472</i>	<i>36,510,087</i>

*Sources: Données 1992 de la CNUCED. Revue du Transport Maritime 1993. New York: Nations Unies. Données 1980 fournies par Annuaire International de Conteneurisation 1982. Londres: The National Magazine Company Ltd.*

51. Il faut cependant noter que malgré le faible taux de trafic conteneurisé, les ports ouest africains sont desservis par un nombre considérable de transporteurs. Par exemple, 31 transporteurs ont effectué des services directs vers Douala (entre autres CMB, COSCO, K-Line, et Zim) et 36 transporteurs ont desservi Abidjan, parmi lesquels Lykes, Maersk, Mol, et Wilhelmsen), et 11 transporteurs ont desservi Freetown, (dont DSS, Maersk et NL).

#### Encadré 3 : Programme de facilitation du Commerce et du Transport

Une des façons d'améliorer la compétitivité du commerce international d'un pays donné est d'accroître la qualité de son transport international, tout en faisant baisser les frais correspondants. En outre, il est essentiel de réduire systématiquement tous les coûts de transaction en adoptant les pratiques commerciales respectant les normes internationales et de supprimer toute barrière non indispensable, dans le contexte économique, social et politique du pays considéré.

La mise en œuvre cohérente de ces moyens et pratiques constitue le Programme de Facilitation du Commerce et du Transport International qui couvre la rationalisation systématique de toutes les procédures se rapportant au commerce et au transport dans un pays. La facilitation signifie l'élimination de toutes les barrières administratives par la simplification, la standardisation et l'harmonisation des procédures, la circulation de l'information, et la documentation. L'amélioration effective des opérations du transport international n'est possible qu'au moyen d'opérations de transport multimodal rendues possibles par la réduction des barrières physiques et des ingérences institutionnelles.

Cependant, cela n'est pas suffisant. Il faut parvenir à mettre en place des changements structurels pour autoriser de nouvelles pratiques dans les domaines du commerce et des transports internationaux, et particulièrement pour ce qui relève du domaine des contrôles douaniers. Les gouvernements et les opérateurs économiques doivent être conscients des avantages qu'ils peuvent tirer de la mise en œuvre des mesures de facilitation et doivent de ce fait agir en conséquence.

Les rapports entre les infrastructures de transport, le commerce international et les opérations de transport proprement dites sont tels que les investissements faits dans le domaine des infrastructures et des équipements ne peuvent faire baisser le coût des transactions commerciales que si ces opérations sont libérées de toute ingérence institutionnelle ou physique. En d'autres termes, les investissements dans les infrastructures de transport ne feraient qu'augmenter la dette du pays sans contribuer à l'amélioration de la compétitivité de son commerce international.

52. Dès lors que le transport maritime ne peut plus être dissocié de la chaîne du transport, les infrastructures de liaison entre les ports et leur hinterland ont un rôle également important. Le mauvais état des routes reliant les lieux de production aux ports augmentent la durée du transport terrestre. Le manque de fiabilité des télécommunication tels que le téléphone et la télécopie, la couverture satellite et les réseaux informatisés entrave, ou rend impossible, l'échange électronique de données informatisé (EDI), devenu un des facteurs vital dans la chaîne logistique moderne. La lourdeur et la complexité des formalités douanières allongent les temps de séjour des marchandises dans les ports et nécessitent bien souvent des dépenses supplémentaires.

## CHAPITRE 5

### LE RÔLE DE LA COMMISSION ÉCONOMIQUE DES COMMUNAUTÉ EUROPEËNNES

#### LA COMMISSION ECONOMIQUE ET LE CODE DE CONDUITE DE LA CNUCED

53. La coopération économique européenne a franchi une nouvelle étape d'intégration économique et politique lors de la mise en place effective de l'Union européenne le 1er janvier 1994. Près de 90 % des échanges commerciaux de l'Union européenne (UE) avec les pays non-membres est transporté par voie maritime et presque 40 % de ces échanges l'est par des navires des pays membres de l'UE. Les objectifs de l'UE pour le secteur maritime reflètent la nécessité d'avoir accès à des transports compétitifs avec une approche d'économie de marché. Parmi les objectifs annoncés par l'UE concernant les relations maritimes avec l'Afrique de l'Ouest, on peut citer : (i) le principe de libre accès au marché mondial, (ii) les conditions de libre concurrence entre les divers transporteurs de la communauté, et (iii) la promotion de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement (Clough et Randolph, 1991).

#### Encadré 4: L'UE et le Transport Maritime

Les quatre institutions clés de l'UE sont : la Commission des Communautés Européennes, le Conseil des Ministres, le Parlement Européen et la Cour de Justice. Chacune de ces quatre institutions est importante pour le transport maritime mais à des degrés très différents. L'élaboration d'une politique commune de transport maritime a été lente, reflétant plus ou moins la faible priorité accordée au transport maritime en comparaison avec les autres secteurs de l'économie. Pour les besoins de cette synthèse, on retiendra le mandat de la Commission de l'UE, divisée en 23 Directions Générales (DG) dont 3 sont chargées d'affaires maritimes et de concurrence. La DG VIII s'occupe de politique de développement et en partie de la Convention de Lomé et du Code de Conduite de la CNUCED. La DG IV s'occupe de la concurrence avec la Direction D responsable du secteur des transports (en plus de l'acier, du charbon et des voitures). La DG VII qui s'occupe des transports est divisée en trois directions : A. Transport Maritime; B. Transport Terrestre; et C. Transport Aérien.

54. Le Traité de Rome préconise l'adoption d'une politique commune de transport, y inclus les services maritimes, en tenant compte des objectifs cités ci-dessus. Le Code de Conduite de la CNUCED est intrinsèquement incompatible avec certains aspects du Traité de Rome, en particulier celui concernant la non-discrimination selon la nationalité. A travers le « Brussels Package », la Communauté a trouvé le moyen de résoudre ces incompatibilités et préserver le principe de libre concurrence commerciale tout en offrant aux compagnies maritimes nationales des pays en voie de développement des opportunités particulières pour participer aux conférences maritimes et donc aux trafics maritimes dont elles ont la charge.

55. Le « Brussels Package » (Council Regulation 954/77) permet aux états membres de ratifier ou d'accéder au Code de Conduite de la CNUCED en stipulant que les réserves contenues dans l'Annexe I du Package soient incluses dans les documents de ratification. Un point essentiel de ces réserves est que les règles de partage des trafics selon la règle du 40-40-20 ne s'appliquent ni aux échanges entre les pays membres de la Communauté ni aux pays de l'OCDE avec lesquels des accords de réciprocité ont été signés. Selon les termes de ces réserves, les transporteurs nationaux des pays en voie de développement ont la possibilité d'opérer 40 % des échanges maritimes avec la Communauté, mais que le reste du trafic est réparti entre tous les transporteurs de l'UE participant aux échanges selon des critères purement commerciaux. Ce principe est souvent appelé la formule de partage de cargo "60-40" en opposition au principe 40-40-20. Une des règles de ce principe est qu'il y aurait une redistribution entre les transporteurs des pays de l'UE, en tenant compte

#### Encadré 5 : Les règles de concurrence de l'Union européenne

La Régulation 4055/86 "édicte le principe de la liberté de fournir des services de transport maritime entre les pays membres et entre les pays membres et les pays tiers," les restrictions en vigueur pour les armateurs de la Communauté, qu'elles soient unilatérales ou bilatérales concernant les accords de partage de cargo, doivent être progressivement éliminées ou modifiées convenablement avant le 31 décembre 1992. Elle interdit tout futur accord de partage de cargo avec des pays tiers. La Régulation 4056/86 "établit les règles détaillées pour l'application des Articles 85 et 86 du Traité de Rome au transport maritime"; cette réglementation élabore les règles de compétition de l'UE pour les conférences maritimes, assujetties à des conditions et obligations. La réglementation reconnaît que "les conférences maritimes jouent un rôle stabilisateur, assurant un service régulier aux chargeurs, contribuant généralement à fournir des services de transport maritime efficace selon des calendriers adéquats ..." Dans les circonstances où la compétition dans un cas particulier est impossible parce qu'empêchant l'opération de services maritimes n'appartenant pas à la conférence en raison, entre autres, des actions d'un pays tiers, que l'une des exigences fondamentales fait défaut, l'exemption de groupe n'est pas appliquée. La Régulation 4057/86 "sur les pratiques injustes de fixation de tarifs en transport maritime"; elle concerne l'imposition d'une charge régressive sur les armateurs étrangers bénéficiant d'avantages non commerciaux octroyés par un état tiers et continuant à appliquer des tarifs de frets trop bas pour être applicables par les compagnies opérant sur une base commerciale. La Régulation 4058/86 "concerne l'action coordonnée pour sauvegarder le libre accès des cargos au commerce maritime" elle stipule la consultation et les mesures éventuelles à prendre pour faire face aux restrictions imposées par les pays tiers.

du volume transporté par les conférences et généré par le pays membres et les besoins des chargeurs dont les cargaisons sont transportées par les conférences.

56. Les fondements de la politique maritime de la Communauté sont définis dans la Législation de 1986 dont l'objectif est d'assurer un accès libre et non discriminatoire des armateurs de communauté et de garantir une concurrence loyale sur des bases commerciales pour les cargaisons à destination, en provenance et à l'intérieur des limites de l'UE, en tenant compte des intérêts des chargeurs et des ports.

57. La coopération entre les pays membres de la communauté et les pays ouest africains est décrite dans la Convention de Lomé IV qui traite explicitement des services maritimes, des conférences maritimes, du Code de Conduite de la CNUCED, des conditions d'éligibilité des services maritimes pour bénéficier de l'aide au développement (article 126-131, article 134, et Annexes XVI-XIX). Les Annexes XVI et XVII expliquent les différentes approches de la Communauté et des 69 pays africains, caraïbes et pacifiques (ACP) participants. L'objectif de la coopération mise en œuvre "est le développement harmonieux de services maritimes efficaces et fiables selon des termes économiquement satisfaisants en facilitant la participation active de toutes les parties selon les principes de l'accès sans restriction au commerce sur des bases commerciales" (Article 126). Les membres de la communauté reconnaissent dans la Convention l'aspiration des pays ACP pour une plus grande participation au transport des marchandises en vrac" (Article 128).

#### **POSITION DE LA COMMISSION SUR LES POLITIQUES MARITIMES OUEST AFRICAINES.**

58. Les divergences d'interprétation du Code de Conduite de la CNUCED entre l'UE et l'Afrique de l'ouest ont conduit à des relations conflictuelles au cours de la dernière décennie. A la fin des années 1980, plusieurs négociations multilatérales se sont déroulées entre la Communauté et les pays ouest africains afin de résoudre les divergences de vue en matière de politiques des transports maritimes dans les deux régions sans grand succès. En particulier, il a été difficile d'aboutir à un accord sur le partage des cargaisons selon la règle 60-40. En principe, cela aurait dû se régler au sein des conférences selon des considérations commerciales. Certains pays sont allés au-delà de ce principe, essayant de faire pression sur les chargeurs pour les obliger à utiliser les transporteurs africains. Ainsi, un point particulièrement sensible concernait les Bureaux centraux de Fret (CFB) qui étaient basés en Europe et dont les pays ouest africains entendaient se

servir pour faire appliquer leurs règles de partage des cargaisons. L'UE a jugé que les bureaux opéraient en violation des principes de la libre concurrence.

## **LES COMPAGNIES MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST**

59. Le déclin du pouvoir des conférences maritimes et la faible performance des flottes nationales desservant les pays ouest africains ont favorisé la coopération entre les deux groupes. Une des stratégies adoptée pour limiter l'envahissement du marché par d'autres opérateurs indépendants était l'introduction des formulaires de déclaration de cargaisons (connue sous le nom de formulaires C au Nigeria) qui étaient utilisées comme document donnant le droit de transporter du fret. Vu que le partage de cargaisons se faisait exclusivement au sein des conférences, les formulaires C (qui n'étaient disponibles qu'aux bureaux européens des conférences) devinrent des commodités de grande valeur. Les conférences, à la suite de UKWAL en 1989, ont aussi essayé d'influencer les importateurs et les exportateurs en Europe en leur disant qu'à moins d'utiliser les vaisseaux des conférences, ils risquaient d'avoir des retards en Afrique de l'Ouest.

60. Les indépendants, avec Maersk en tête, ont déposé une plainte formelle auprès de l'UE contre ces pratiques restrictives. En avril 1992, la Commission a adopté une décision sur le Cas des Comités des armateurs français-ouest africains. La Commission jugea que leurs arrangements étaient contraires aux règles de la concurrence au sein de l'UE. En particulier, les arrangements permettaient de protéger certains marchés nationaux de l'UE contre la concurrence d'autres transporteurs de l'UE, ce qui allait à l'encontre de l'objectif principal de la création d'un marché unifié. La Commission jugea aussi que les pratiques des comités menaient à des coûts de transport élevés pour les marchandises entre la France et l'Afrique de l'Ouest, au détriment des chargeurs de l'UE et de l'Afrique de l'Ouest. La Commission interdit alors les comités d'armateurs français-ouest africains et imposa des amendes à ses membres. Une amende de 18,8 millions USD fut imposée à SCAC-Delmas Vieljeux (SDV), accusée de complicité avec les gouvernements ouest africains et les compagnies maritimes nationales afin de créer des cartels de contrôle tarifaires entre 1981 et 1991. Par le biais de ses nombreuses « joint-ventures », acquisitions et accords commerciaux, SDV contrôlait, semblait-il, 66 % des services entre la France et l'Afrique, et 24 % des services entre l'Europe et le continent africain. En avril 1993, la Commission a aussi imposé une amende de 11,5 millions USD à CMB-Transport, tandis que Nedlloyd Lines de Hollande a fait l'objet d'une amende de 120 000 USD pour s'être engagé dans des pratiques anticoncurrentielles dans les échanges Europe du Nord - Afrique Centrale.

61. SDV s'acquitta des amendes et se retira des conférences. CMB-Transport fit appel des décisions de la Commission et Nedlloyd Lines entama un procès contre la Commission devant le tribunal de première instance de l'UE à Luxembourg le 19 mars 1993. Bien que seize transporteurs locaux et étrangers étaient impliqués dans les cartels de contrôle de prix, les amendes ont jusqu'à présent été imposées aux seules compagnies de l'UE qui participaient aux conférences ouest africaines.

## **L'AVENIR DES RELATIONS MARITIMES EUROPE-AFRIQUE DE L'OUEST**

62. Une nouvelle structure se mit en place au sein du marché ouest africain après le retrait des européens des conférences de la région. Les conférences continuent à perdre leurs parts du marché et sont essentiellement constituées de transporteurs nationaux inefficaces, certains n'opérant plus de navires. Les anciens membres des conférences tels que SDV, opèrent en tant qu'« outsiders », avec des réseaux de transport entièrement intégrés. Ils arrivent à fonctionner efficacement avec des technologies modernes de navigation et des arrangements pour le partage des cargaisons. En plus, il y a un certain nombre d'opérateurs indépendants de tramping dont la part du marché est très modeste.

63. Le cadre de la politique maritime doit être redéfini pour s'adapter aux conditions et structures changeantes des services maritimes. La Commission européenne continue de réviser ou de modifier ses législations pour se maintenir en phase avec les réalités du marché. D'autres usagers importants des services maritimes tels que le Canada et les États-Unis participent à cette tâche. Au nombre des nouveaux arrangements de l'industrie qui ne sont pris en compte par la Législation UE 1986, la US 1984 Shipping Act, et l'Acte d'Exemption des Conférences Maritimes du Canada, il faut relever les consortia maritimes et les accords de stabilisation. L'approbation du soi-disant "pouvoir de régulation des consortia" par les Ministres des Affaires locales de l'UE le 25 février, 1992 fut une tentative d'accommoder les arrangements de marché au sein de la législation en vigueur. En conséquence, la Commission européenne a émis une règle de mise en application qui donne aux consortia des services maritimes européens une exemption de groupe au regard des lois de la concurrence de l'Union.

64. La question des consortia maritimes pose des difficultés particulières en Afrique de l'Ouest. En raison de la taille limitée du marché, les consortia opérant dans la région en contrôlent invariablement de larges parts. Donc les principes selon lesquels ils fourniraient aux chargeurs de la région de meilleurs services et des taux de fret compétitifs doivent être suivis de près. Les règles de la compétition de l'UE requièrent que les chargeurs et autres participants portent plainte contre toute pratique abusive auprès de la Commission, qui peut ainsi initier une enquête à la demande. En plus, le besoin de contrôle donne du poids à la nécessité de disposer de conseils de chargeurs ou d'unités régionales de contrôle équipées pour observer de près les développements du marché et qui seront responsables de déposer les plaintes.

## CHAPITRE 6

### POST-SCRIPTUM

65. Les marchés du transport en Afrique de l'Ouest, comme partout ailleurs, évoluent à un rythme très rapide. Une des caractéristiques d'une industrie évoluant à un rythme effréné comme les services maritimes, c'est que les compagnies performantes s'adaptent rapidement aux conditions changeantes, alors que les moins efficaces font des pertes et éventuellement se retirent du marché ou, dans le cas des entreprises publiques, demandent de plus en plus de subventions au gouvernement. Le manque de données statistiques fiables et d'information sur les conditions du marché en Afrique de l'Ouest rendent difficile toute évaluation du marché. Cette mise à jour des événements intervenus depuis la tenue de la Table ronde de Cotonou n'est qu'un passage en revue sommaire, en attendant que des études plus détaillées soient disponibles dans le courant de 1995.

66. Quelques mois avant la tenue de la Table Ronde de Cotonou, la Commission européenne avait jugé que certains membres des conférences européens tels que SDV, CMB Transport, et Nedlloyd avaient profité de leur position dominante sur le marché et cherchait à le réguler en passant des accords à travers des comités bilatéraux mis en place avec les partenaires ouest africains (paragraphe 51). La réaction de SDV fut de se retirer des conférences, et cela causa une certaine incertitude quant à l'avenir des services maritimes ouest africains, jusque là définis par les conférences. En fait, il semble toujours y avoir sur le marché des mouvements dynamiques de la part des européens, et d'une certaine manière des africains, avec pour objectif de rationaliser les opérations. En novembre 1994, O.T. Africa Line a annoncé l'ouverture d'un service hebdomadaire entre l'extrême Orient et l'Afrique de l'Ouest, avec transbordement en Europe du Nord. L'avantage principal pour les entrepreneurs c'est qu'ils n'auront à faire qu'à un seul transporteur et les cargaisons ne font l'objet que d'une déclaration unique. La décision de O.T. Line est une réaction à la diversification croissante des importations ouest africaines, dont 20 - 25 % proviennent maintenant de l'extrême Orient. Au cours de l'automne 1994, CMB Transport et DSR-Senator ont fusionné leurs services polyvalents Europe/Afrique de l'Ouest et déployé trois navires d'à peu près 20,000 tjb/800 TEU, au lieu d'une flotte totale de 7 à 8 navires dans le passé. CMB a introduit un service régulier Europe/Angola/Zaïre pour servir les ports mineurs de l'Afrique du Sud-Ouest qui n'étaient plus desservis par les services polyvalents principaux.

67. Certains services maritimes ouest africains ont entrepris des efforts prudents pour rester sur le marché. SITRAM, la flotte nationale ivoirienne, a procédé à un programme de réduction de ses effectifs (libérant 50 % de son personnel à terre), la vente d'un certain nombre de navires âgés et l'acquisition de quelques porte-conteneurs plus ou moins modernes de la SDV. Le gouvernement cependant reste fermement attaché au Code de la CNUCED. Les Services maritimes nationaux du Nigeria et la Black Star Line du Ghana ont procédé à des changements au sein de leur administration et pensent au renouvellement de leurs flottes. Le manque de capital pourrait sérieusement entraver ces projets.

68. La création des Services Maritimes Africains serait peut être la solution tant attendue des compagnies maritimes africaines pour la rationalisation des efforts, aussi vigoureusement poursuivis par les compétiteurs européens. Sous la direction de la COSENAM du Sénégal, plusieurs pays (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger et Togo) essayent d'offrir un service coordonné mais cet effort pourrait se limiter à l'arrangement/cargo-slot des cargaisons. Ce début d'effort sous-régional pourrait inciter l'industrie des services maritimes de la sous-région à s'engager dans un processus de coopération.

## LE PROJET TRANSPORT & COMMERCE INTERNATIONAL

1. Le Programme de Politique des Transports en Afrique sub-saharienne est mis en œuvre à travers plusieurs sous-composantes (dont l'entretien des routes, le transport rural et le transport maritime), chacune financée par un ou plusieurs bailleurs de fonds. Le programme a jusqu'ici fonctionné selon les principes mis en place lors de la seconde réunion du Comité de Conseil International, à Oslo, en Norvège, en novembre 1988.
2. L'objectif principal du Projet *Transport & Commerce International* est d'améliorer l'efficacité du transport maritime en vue de renforcer la compétitivité des économies des pays de l'Afrique subsaharienne. Pour atteindre cet objectif, le projet est centré sur le développement d'une stratégie de transport maritime et la préparation d'un plan d'action à mettre en application au cours de la Seconde Décennie du Transport et des Communications des Nations Unies en Afrique (UNTACDA II). Conjointement administré par la CMEAOC et la Banque mondiale, avec le support financier de la CEE (DGVII-Transport, et DGVIII-Développement), la France, le Canada et la Belgique, le projet est dirigé par un Comité Directeur, un Comité Exécutif et une Unité de Suivi et de Coordination.
3. La définition et le suivi des études ont été assurés par le Comité Exécutif (Voir Encadré 1 pour les objectifs de l'étude), assisté de l'Unité de Suivi et de Coordination établie à Abidjan, au Secrétariat Général de la CMEAOC. L'Unité est composée d'un économiste en transport du Burkina Faso et d'un ingénieur en transport français.
4. Les études vont servir de base à l'élaboration d'une stratégie commune de politique maritime régionale devant être discutée au cours d'une nouvelle Table Ronde finale qui aura lieu en 1996. L'Unité de Suivi et de Coordination d'Abidjan, en consultation avec le Comité Exécutif et le Comité technique du projet à la Banque mondiale, évaluera et suivra l'évolution des rapports. Il faudra une coordination stricte pour assurer une bonne cohérence dans la conduite des études.
5. Le point des études en cours est la suivante; étude R1- Elaboration d'une Nouvelle Politique Maritime a été attribuée en février 1995, dont le rapport intérimaire a été remis; étude R6 - Examen des Transporteurs Nationaux a été lancée en février : le rapport intérimaire est en préparation; les études financées par DG VIII ont été lancées en Mai et concernent: R2 - Agences participant à la Coopération Régionale Maritime; R4 - Observatoires Nationaux et sous-régionaux des Transports; R5 - Mission et Rôle des Conseils de Chargeurs. L'étude R3 - Analyse Comparative des Coûts de la Chaîne de Transport financée par la France est en cours d'exécution (la partie 1 sur la filière bananes est disponible, la seconde partie sur le cacao est en préparation). Les études R7 - Evaluation des Programmes de Facilitation de Transport et R8 - Gestion des Ressources Humaines sont en attente de financement.
6. La troisième réunion du Comité exécutif a eu lieu à Bruxelles, en janvier 1995, afin de passer en revue l'exécution du programme d'études et de discuter les termes de référence de l'étude proposée par le PNUD. Les prochaines réunions sont prévues au cours du troisième trimestre de 1995 et deux séminaires thématiques seront organisés vers la fin de l'année 1995.

Encadré 6 : Études et Recommandations

Étude	Contenu	Sponsor
<b>R1</b>	<p><b>Elaboration d'une nouvelle politique maritime</b>  <b>Objectifs:</b> (i) déterminer les possibilités d'offre et de demande des services de transport maritime en se basant sur la possibilité d'une approche régionale; (ii) évaluer les nouvelles opportunités technologiques et organisationnelles en transport maritime régional qui pourraient réduire les coûts sur la chaîne du transport; (iii) identifier les stratégies potentielles disponibles aux compagnies de la région ; et (iv) identifier les réformes administratives, légales et en taxation nécessaires pour la mise en application de ces nouvelles organisations régionales.</p>	<b>ACDI</b>
<b>R2</b>	<p><b>Organismes Participant à la Coopération Maritime Régionale</b>  <b>Objectif :</b> évaluer les objectifs structureaux et les moyens d'action des organisations sous-régionales chargées de la coopération inter-états en matière de transport maritime et de services portuaires.</p>	<b>CEE - DG8</b>
<b>R3</b>	<p><b>Analyse Comparative de la Chaîne de Transport</b>  <b>Objectifs :</b> (i) évaluer l'importance des coûts globaux et la qualité des services pour la compétitivité des principaux produits d'exportation de l'Afrique, tout autant que l'impact de la chaîne de transport sur les coûts des facteurs de production importés pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre ; et (ii) expliquer les variations de qualité par les coûts payés par les compagnies de transport et par l'organisation du marché de transport.</p>	<b>FAC</b>
<b>R4</b>	<p><b>Observatoires Nationaux et sous-régionaux des Transports</b>  <b>Objectifs :</b> fournir aux autorités nationales et sous-régionales les informations détaillées et les indicateurs nécessaires à la mise en place des politiques maritimes ; et (ii) développer un cadre cohérent définissant les indicateurs nécessaires et les statistiques, comparables d'un pays à l'autre et pouvant servir de base pour l'agrégation au niveau sous-régional.</p>	<b>FAC et CEE-DG 8</b>
<b>R5</b>	<p><b>Mission et Rôle des Conseils de Chargeurs</b>  <b>Objectifs :</b> (i) passer en revue les activités des Conseils de Chargeurs depuis leur création ; et (ii) adapter les Conseils de Chargeurs au nouvel environnement économique et maritime.</p>	<b>CEC-DG 8</b>
<b>R6</b>	<p><b>Services Maritimes Nationaux et leur Faisabilité dans un Cadre Régional</b>  <b>Objectifs :</b> (i) proposer de nouvelles stratégies aux armateurs africains ; et (ii) évaluer les ressources nécessaires et proposer des schémas de financement.</p>	<b>EC-DG 7</b>
<b>R7</b>	<p><b>Evaluation des Programmes de Facilitation de Transport</b>  <b>Objectif :</b> examiner le statut de la facilitation des transports et la préparation des plans d'actions en coordination avec les programmes sous-régionaux de la CNUCED.</p>	<b>PNUD</b>
<b>R8</b>	<p><b>Management des Ressources Humaines</b>  <b>Objectifs :</b> (i) obtenir, par les moyens d'actions appropriées, une proche correspondance entre la formation et la profession, aussi bien en ce qui concerne la qualité que la quantité ; et (ii) mieux motiver les personnes travaillant dans le secteur du transport maritime.</p>	<b>A identifier</b>

## RÉFÉRENCES

- Behnam, A. 1994. "Future of the Shipping Dialogue in UNCTAD. Maritime Policy and Management. Vol.21 NO. 1.
- Biggs, Tyle et al. 1994. Africa Can Compete! Export opportunities and Challenges For Garments and Home Products in the U.S. Market. World Bank Discussion paper, Africa Technical department Series. World Bank, Washington, D.C.
- Clement, Jean A.P. "Striving for Stability: CFA Franc Realignment." Finance and Development, June 1994.
- Clough, Mark and Fergus Randolph. 1991. Shipping and EC Competition Law. London: Butterworths.
- Peters, Hans. 1993. The Maritime Transport Crisis. World Bank Discussion Paper 220. World Bank, Washington, D.C.
- Sletmo, Gunnar K. and Susanne Holste. 1994. "Shippers' Councils: Rôle and Responsibility - a western View. Maritime Policy and Management. Vol.21 No.4
- Sletmo, Gunnar K. (Chairman). 1985. Task Force on Deep-Sea Shipping. Report to the Minister of Transport. Ottawa: Transport Canada, TP 6347E.
- UNCTAD. Annual Publication. Review of Maritime Transport. New York: United Nations.
- UNCTAD. 1975. Protection of Shipper Interests: Shippers' Councils. TD/B/C.4/127/Supp.2.
- . Guidelines Toward application of the Convention on a Code of Conduct for Maritime Conferences. ST/SHIP/1.
- United States General Accounting Office, 1994. Cargo Preference Laws- Estimated Cost and effects. GAO/RCED-95-34.
- World Bank. 1993. Shipping Services in Western and Central Africa. SSATP Working Papers 2 and 9. MINCONMAR and Environmentally Sustainable Development Division, Technical Department for Africa.
- World Bank. 1994. Adjustment in Africa. Washington, D.C.
- Yeats, Alexander. "Maritime Transport," in Patrick A. Messerlin and Karl P. Sauvant. 1990. The Uruguay Round--Services in the World Economy. World Bank and United Nations Centre Transnational Corporations. World Bank, Washington, D.C.

## LEXIQUE

**Porteurs de vrac/navires de vrac :** Navires de taille variable depuis les petits caboteurs aux navires d'une capacité de tonnage brut de 150,000 tonnes conçus pour le transport de marchandises en vrac comme les grains, les minerais ou les engrais.

**Conférences :** Organisations au sein desquelles des chargeurs, souvent de différentes nationalités, offrent leurs services sur certaines lignes maritimes selon des conditions acceptées par leurs membres.

**Navires à conteneurs :** Navires conçus pour le transport d'un chargement complet de conteneurs dans des cellules fixes. Les conteneurs sont transportés en cale et en pontée où ils doivent être solidement arrimés. La capacité de ce type de navire est exprimé en TEU (Twenty feet Equivalent Unit) et peut varier de 300 TEU à 500 TEU pour les plus petits et à 4,500 TEU pour les gros porteurs modernes.

**Tonnage Port en lourd :** Le poids de la cargaison, d'eau, soute, et poids constant (une allocation fixe pour les magasins, pièces détachées, et les objets de l'équipage) qui pourrait être transporté quand le vaisseau est au niveau de la ligne-charge. Vu que la ligne de charge varie selon que le navire se trouve dans une zone d'hiver, d'été ou zone tropicale, il est important de spécifier à quelle condition les chiffres font référence, bien qu'il soit d'usage d'utiliser le poids-été.

**Navires conventionnels :** La plupart des navires de cette catégorie ont des ponts multiples, par exemple des navires avec deux ou plusieurs ponts du fait du nombre de ports desservis et l'éventail de marchandises transportées. Avec le moteur principal à l'arrière et évitant ainsi la nécessité d'un propulseur d'étrave, les espaces pour la cargaison sont de forme rectangulaire pour faciliter le transport des conteneurs, des boîtes et des marchandises palettisées, alors qu'en pontée la plupart des conceptions réservent de l'espace pour les conteneurs. Cette catégorie est la plus versatile dans la flotte marchande parce les différentes unités peuvent aussi transporter des marchandises en vrac.

**Tonnage brut enregistré/Tonnage (TBE/TB) :** Tous les espaces contenus sur un navire, exprimés en tonnes, chacun valant 2.831 mètre-cube. L'expression TBE est en voie d'être remplacé par "tonnage brut (TB)" tel que défini par la Convention de Mesure de Tonnage de Navires et devenue effective depuis 1982.

**Navires Ro-Ro :** Unité de chargement où le cargo est embarqué et débarqué avec des remorques normalement devant transporter des conteneurs. Les caractéristiques de ces vaisseaux et leur aptitude au transport multimodal, ce qui implique que leur cargo peut aller directement sur le transport routier (aussi appelé navire roulier).

**Unité d'Equivalent de 20-pieds :** L'unité de base pour exprimer la capacité des navires porte-conteneurs intégraux, navires mixtes, et Ro-Ro. L'objectif de cette unité est d'avoir un dénominateur commun pour les navires devant transporter des conteneurs de 20, 35 ou 40 pieds de longueur, avec une largeur et une hauteur de 8 pieds. La capacité est exprimée en EVP (Equivalent Vingt Pied ou TEU en anglais).