

Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest  
et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)

B.P. V 257 - Abidjan - Côte d'Ivoire

Tél/Fax (225) 22 74 93 / 22 74 94

**CONTRIBUTION A L'EVALUATION DE LA MISE  
EN OEUVRE DU PROGRAMME DE UNTACDA II  
CONCERNANT LE SECTEUR  
DES TRANSPORTS MARITIMES**

**Note du Secrétariat**

## **I- SITUATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE**

L'étude prospective réalisée, suite au constat d'échec de la première Décennie des Nations-Unies sur les Transports et les Communications en Afrique (1978-1988), a révélé que les services maritimes, en Afrique de l'Ouest et du Centre, manquaient de compétitivité malgré les efforts déployés par la communauté internationale en vue d'améliorer les performances du secteur.

Des études concordantes plus approfondies menées par la suite, dont celles réalisées dans le cadre du programme de politique des Transports en Afrique Sub-Saharienne ou Sub-Saharan African Transport Programme (SSATP), ont permis d'établir une meilleure connaissance des facteurs qui influent sur la qualité des services de transport maritime et la compétitivité des exportations, notamment :

- une coordination insuffisante, au niveau de la sous-région, des politiques de transport nationales des différents Etats membres ;
- une faible densité des réseaux et équipements de transport avec un grave déficit de maintenance ;
- un besoin d'investissement important avec, simultanément, la crise qui affecte les finances publiques ;
- de nombreuses barrières et contraintes non physiques au mouvement des personnes et des marchandises (tenant aux procédures, réglementations, comportements...) ;
- une forte implication du secteur public/parapublic dans la production de services et activités de transport de caractère industriel et commercial, dans un cadre monopolistique, autorisant une gestion bien peu rigoureuse ;
- le non recouvrement, auprès des usagers, de l'ensemble des coûts d'utilisation des infrastructures et services de transport ;
- des dispositions institutionnelles et réglementaires qui limitent considérablement la concurrence et n'autorisent pas la production des services de transport dans un cadre purement commercial ;
- une maîtrise de l'organisation et de la gestion des transports (en particulier transports internationaux) qui doit être largement améliorée chez les nationaux pour leur permettre une plus grande implication dans le secteur ;
- un déficit important d'informations et données statistiques fiables pour une bonne connaissance du secteur des transports.

## II. MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES ET PROGRAMME D' ACTIONS PRIORITAIRES

### 2.1. Considérations pour la mise en place d'une nouvelle politique des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre

Les études et les réflexions menées, en particulier dans le cadre des Tables Rondes, tenues à Cotonou (Bénin) respectivement du 22 au 26 juin 1992 et du 3 au 6 juin 1997 sur les services de transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, ont également permis d'identifier les réformes de politiques nécessaires ainsi que les actions prioritaires à mettre en oeuvre.

La mise en place d'une nouvelle politique maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre s'avère nécessaire pour faciliter l'adaptation des secteurs maritimes nationaux aux nouvelles données du marché des transports maritimes que caractérisent :

- la libéralisation rapide du commerce maritime international avec la disparition progressive des droits de trafic ;
- le dépérissement des systèmes de conférence ;
- l'importance croissante des ports d'éclatement dans la nouvelle organisation des transports maritimes ;
- la difficulté des compagnies nationales de la sous-région à opérer en milieu ouvert non protégé ;
- l'intégration croissante des transports maritimes dans le système multimodal.

Sur ces considérations il apparaît que les réformes de politique dans le secteur devraient :

- marquer l'intégration de la politique maritime dans le cadre global de la politique commerciale et concourant ainsi aux objectifs de compétitivité des productions nationales et de croissance économique ;
- intégrer et favoriser l'évolution intervenue dans l'organisation des transports internationaux multimodaux, et y accroître la participation locale avec des objectifs :
  - de développement des expertises nationales nécessaires à l'organisation de ces transports ;
  - de facilitation dans le mouvement des marchandises ;

- favoriser l'ouverture à la concurrence du marché sous-régional des transports maritimes et faciliter son intégration au marché international, source d'efficacité et de moindre coût, avec comme objectifs :
  - de résorber à terme tous les handicaps à cette évolution nés des politiques protectionnistes qui prévalent encore ;
  - d'adopter et mettre en oeuvre, au niveau de la sous-région, une législation commune sur la concurrence ainsi que les conventions internationales qui défendent les intérêts des chargeurs (Règles de Hambourg, transport multimodal) ;
- favoriser la participation du secteur privé local dans les activités de transport régional avec l'objectif de développer une flotte régionale commercialement viable (tirant les leçons des échecs dans d'autres régions), opérant sur le marché du feeder en joint-venture avec les grandes alliances stratégiques internationales qui dominent de plus en plus le marché du transport multimodal, et répondant aux besoins du marché en expansion des transports intra-régionaux.
  - s'appuyer sur une perspective et une approche sous-régionales dans le domaine portuaire, en vue de développer localement les fonctions d'éclatement/transbordement dans la sous-région (création de deux ou trois hubs de caractéristiques et d'équipements adaptés).

## **2.2 Programme d'actions prioritaires pour l'amélioration du secteur des transports maritimes en Afrique de l'ouest et du centre.**

### ***2.2.1 Mise en place d'une nouvelle politique maritime***

- a) libéralisation progressive de l'accès au marché des transports maritimes et des services auxiliaires du secteur, étant entendu que l'Etat doit rapidement se désengager du secteur au profit des opérateurs privés ;
- b) mise en oeuvre des mesures d'accompagnement de la libéralisation, entre autres, l'élaboration des règles de concurrence, en particulier des réglementations anti-trust et antidumping ;
- c) modernisation et harmonisation des législations des pays de la sous-région, à commencer par la ratification et la mise en oeuvre des conventions maritimes internationales pertinentes ;
- d) améliorer la compétence des administrations maritimes des pays de la sous-région, notamment pour la mise en oeuvre convenable des conventions maritimes internationales dont celles relatives à la facilitation des procédures administratives et portuaires ;

- e) valorisation des ressources humaines par la mise en oeuvre d'un programme diversifié de formation/perfectionnement permettant le développement qualitatif du professionnalisme des nationaux dans le secteur des transports maritimes et des activités auxiliaires ;
- f) renforcer, au plan sous-régional, la coordination des politiques nationales en matière de transport maritime, pour faciliter en particulier, la cohérence et l'efficacité des choix opérationnels, ainsi que l'harmonisation des procédures.

### ***2.2.2 Développement du secteur privé***

- a) encourager le secteur privé à développer des activités industrielles et de service dans le secteur des transports maritimes et des activités auxiliaires ceci implique :
  - une restructuration institutionnelle qui concrétise une claire répartition des responsabilités entre ;
  - l'Etat (rôle de législateur et arbitre) ;
  - l'administration (activités régaliennes/missions de service public, éventuellement gestion patrimoniale) ;
  - le secteur privé (activités à caractère industriel et commercial) ;
- b) assurer un environnement juridique et institutionnel favorable au développement du secteur privé, notamment par l'amélioration ou l'élaboration de Codes des investissements incitatifs, de règles de concurrence, etc...)
- c) renforcer la capacité financière du secteur privé pour assurer une plus grande implication du secteur privé dans les activités liées au transport maritime, notamment par la mise en place d'un Fonds régional auprès d'une institution financière comme la Banque Africaine de Développement (BAD) pour assurer le financement des opérateurs de la sous-région qui n'ont pas accès aux marchés financiers internationaux.

### ***2.2.3 Reforme des conseils de chargeurs***

#### **a) S'agissant du bilan des Conseils de Chargeurs**

En prolongement des recommandations issues des travaux de la CNUCED tenus en avril 1974, les Conseils de Chargeurs en Afrique de l'Ouest et du Centre sont nés de la Charte des Transports adoptée à Abidjan en mai 1975 dans le cadre de la CMEAOC/TM.

S'ils ont bien été créés initialement pour constituer une force significative de négociation auprès des conférences maritimes (afin d'obtenir au meilleur prix des services de transports maritimes satisfaisants) et également pour être l'interlocuteur (représentant les importateurs/exportateurs) des institutions gouvernementales et des autorités portuaires, les Conseils de Chargeurs sont rapidement devenus, dans la plupart des pays, un outil de mise en oeuvre des politiques des Etats dans le secteur maritime.

C'est ainsi qu'ils ont été investis du rôle d'autorité compétente, au sens du Code de Conduite des Conférences de la CNUCED, pour l'application de la règle des 40/40/20 conçue pour construire une industrie de transport maritime viable dans les pays en voie de développement.

Mais il est constaté aujourd'hui que le double objectif assigné aux Conseils des Chargeurs sous-régionaux de défendre simultanément les intérêts divergents, voire antinomiques, des armements nationaux et des chargeurs n'a pu être atteint, car contradictoire.

Les réflexions engagées entre les diverses parties prenantes, suite à ce constat, ont permis de dégager un consensus quant à la réforme des missions des conseils de chargeurs, à savoir :

- les Conseils de Chargeurs doivent contribuer à promouvoir la compétitivité des exportations, grâce à des initiatives visant à améliorer la chaîne de transport (ce qui inclut les facilitations, les études et toutes informations) sans créer de contraintes administratives ;
- les Conseils de chargeurs doivent uniquement défendre les intérêts des chargeurs via une représentation large et équitable des chargeurs eux-mêmes (publics et privés), en abandonnant donc toute mission de réglementation engagée par l'Etat (telle que la mission de répartition des cargaisons déléguée par le Ministère des Transports) ;
- les sources actuelles de revenus des Conseils de Chargeurs doivent progressivement être changées, pour passer d'un système de taxes à un système basé sur des relations commerciales de services (par exemple, contribution des membres, ventes de services tels que recherches, études documentation, formation) ;
- tout revenu "non gagné" doit être éliminé et aucune charge ne doit être supportée par les chargeurs sans qu'il n'y ait fourniture de service.

#### **b) s'agissant de la réforme des Conseils de Chargeurs**

L'évolution de l'environnement international commande un réaménagement des missions des Conseils de Chargeurs des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre autour des grands axes ci-après :

- la représentation et la défense des intérêts des chargeurs, tout au long de la chaîne de transport, auprès des opérateurs (transporteurs maritimes et terrestres) et de tous intervenants, publics et privés, dans le mouvement des marchandises ;

- le rôle de conseil, d'information, de sensibilisation/formation (en particulier dans les pratiques du commerce international, du multimodalisme et dans l'ingénierie du transport en général), et éventuellement de prestataire de services à la demande ;
- le contrôle du maintien d'un état et de conditions de concurrence satisfaisants sur tous les maillons de la chaîne de transport et toute action destinée à les préserver ;
- l'identification des besoins de facilitation pour permettre le développement du commerce et le mouvement rapide et sûr des marchandises, avec un rôle de catalyseur dans le processus de décision et de mise en oeuvre des mesures correspondantes ;

Outre ces grands axes, les actions ci-après devraient être rapidement mises en oeuvre :

- a) il est recommandé aux Conseils des Chargeurs, qui ne l'ont pas encore fait, l'abandon, dans un délai maximum d'un an, des missions de répartition des cargaisons qui leur ont été confiées par leurs Etats ;
- b) la restructuration des organes de décision des Conseils de Chargeurs, avec notamment la représentation majoritaire des chargeurs au sein de ces organes ; la participation éventuelle de l'Etat devant être minoritaire ;
- c) la mise en place de nouveaux système de financement des Conseils de Chargeurs, basés sur des relations commerciales et non plus sur des taxes publiques.

#### ***2.2.4 Facilitation des transports et du commerce international***

- 1- Il est recommandé l'adhésion, des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, aux conventions internationales sur le transport, le transit et la facilitation ; ainsi que leur mise en oeuvre effective.
- 2- Il est particulièrement recommandé aux pays membres de la CMEAOC/TM :
  - a) la mise en place ou la redynamisation de Comités Nationaux de facilitation, notamment pour identifier tous les obstacles et les goulots d'étranglement dans le processus du transport, proposer les mesures de facilitation appropriées et en suivre la mise en oeuvre ;
  - b) la réalisation d'un vaste programme de « facilitation » des transports pour réduire toutes les contraintes au mouvement continu des marchandises, lesquelles ont un impact particulièrement négatif sur le rendement du système de transport existant et le développement des échanges extérieurs de la région ; notamment par la suppression ou la réduction sensible des obstacles administratifs, juridiques, physiques et non physiques ;

- c) l'amélioration des infrastructures de transport et d'entreposage de marchandises ; en particulier l'élaboration et la mise en oeuvre de mesures d'incitation à la création de telles infrastructures ;
- d) la création de ports secs et de centres d'éclatement et de distribution de marchandises ; ainsi que de zones de stockage et de transit sous douane.

### ***2.2.5 Mise en place des Observatoires des transports***

La mise en place des observatoires des transports vise à renforcer le système d'informations et de données statistiques sur les transports afin d'éclairer davantage les choix des décideurs politiques et des opérateurs privés en matière de politiques d'investissements, de stratégies à développer et de plans d'actions à réaliser dans le secteur des transports maritimes et des activités auxiliaires.

Au delà des informations fiables sur l'offre et la demande pour les différents flux, dans les différentes chaînes de transport et sur leurs différents maillons, ainsi que sur la façon dont l'offre satisfait à la demande (en termes de coûts et délais), il est également important de disposer d'une banque de données sur les dispositions institutionnelles, organisationnelles, réglementaires et de procédures qui conditionnent le mouvement des marchandises. (élément essentiel dans l'appréciation des besoins de facilitation).

Face donc au déficit important d'informations et données statistiques fiables pour une bonne connaissance du secteur des transports maritimes et des activités auxiliaires dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, il s'avère nécessaire et urgent de mettre en place, dans ces pays, des observatoires de transport.

Dans une première phase, neuf (9) observatoires seront installés dans les pays pilotes et devraient être opérationnels pour la fin de l'année 1997.

La mise en place des observatoires de transport sera étendue à terme à l'ensemble des pays membres de la CMEAOC/TM ;

L'observatoire régional des transports pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre sera établi au siège de la CMEAOC/TM avec pour mission d'agréger les différents résultats des observatoires installés dans les pays membres.

## **CONCLUSION**

La nouvelle politique en Afrique de l'Ouest et du Centre dans le secteur des transports internationaux par mer devrait être communautaire, définie et mise en oeuvre dans un cadre multilatéral sous-régional et donc facteur d'intégration sous-régionale ; mais aussi volontariste dans l'orientation libérale vers le libre accès au marché où les parts se gagnent sur une base commerciale dans le cadre d'une libre et juste compétition dans l'intérêt du chargeur.



Dans une telle optique, les gouvernements interviendront essentiellement comme législateurs et arbitres dans l'établissement et la mise en oeuvre des principes généraux et règles de compétition (avec également la réglementation sur la sécurité et l'environnement), et dans l'adoption de l'ensemble des mesures de facilitation nécessaires à la compétitivité des productions nationales.

La Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes, en tant qu'institution régionale ad hoc, connaîtra également un réaménagement juridique et organisationnel pour répondre efficacement aux exigences de l'évolution du commerce maritime mondial.