Union Africaine



Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique

Annexe 2 : Navigation/transports maritimes, commerce, ports, sécurité maritime, sûreté en mer et application des règlementations dans le contexte de l'économie bleue de l'Afrique

Tous droits réservés. Les informations figurant dans ce produit d'information peuvent être reproduites ou diffusées à des fins éducatives et non commerciales sans autorisation écrite préalable des détenteurs des droits d'auteur, à condition que la source des informations soit clairement indiquée. Ces informations ne peuvent toutefois pas être reproduites pour la revente ou d'autres fins commerciales sans l'autorisation écrite des détenteurs des droits d'auteur.

Les demandes d'autorisation devront être adressées à:

Monsieur le Directeur,
Bureau interafricain des ressources animales de l'Union africaine (UA-BIRA)
Kenindia Business Park
Museum Hill, Westlands Road
P.O. Box 30786-00100,
Nairobi, KENYA.
ou par e-mail à l'adresse: ibar.office@au-ibar.org

ISBN: 978-9966-077-34-9

© UA-BIRA 2019

Citation : UA-BIRA, 2019. Annexe 2. Navigation/transports maritimes, commerce, ports, sécurité maritime, sûreté en mer et application des règlementations dans le contexte de l'économie bleue de l'Afrique. Nairobi, Kenya.

Table des matières

Acronymes ***iv***

Remerciements ***v***

Contexte et perspectives ***1***

Contexte ***1***
Perspectives *2*

Difficultés ***5***
Difficultés d'ordre stratégique *6*
Développer les échanges interétatiques *6*
Assurer la sécurité et la sûreté dans l'espace maritime africain *7*

Difficultés d'ordre technique ***7***

Les compagnies africaines de transport maritime ***8***

Les droits de trafic maritime des pays africains ***8***

La modernisation des ports ***9***

La gouvernance du secteur et coordination des activités ***10***

La formation des acteurs ***10***

La situation des corridors de transport ***10***

Le cabotage sous-régional ***11***

Les objectifs stratégiques ***12***
Synthèse des objectifs stratégiques *13*
Présentation détaillée des buts stratégiques et des objectifs spécifiques *13*

Références ***17***

Acronymes

ACP	Afrique, Caraïbes et Pacifique
AGPAOC	Association de gestion des ports d'Afrique de l'Ouest et du centre
CAE	Centre d'aide aux entreprises
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
EEM	Évaluation des écosystèmes pour le millénaire
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
INN	(Pêche) illégale, non déclarée, non réglementée
OMAOC	Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OTC	Obstacles techniques au commerce
PANA	Plan d'action national d'adaptation
PAS	Plan d'action stratégique
PMAESA	Association de gestion des ports de l'Afrique orientale et australe
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
REDD+	Réduction des émissions issues de la déforestation et de la dégradation des forêts dans les pays en développement
SAPFA	Plan d'action stratégique pour la pêche et l'aquaculture
TICAD	Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique
UAPNA	Union des administrations portuaires d'Afrique du Nord
UASC	Union of African Shipper's Council
UE	Union européenne
USA	États-Unis d'Amérique
ZEE	Zone économique exclusive

Remerciements

Je souhaite exprimer toute ma gratitude à S.E. Ambassadeur Yosefa Sacko pour sa vision et sa clairvoyance dans le lancement du processus de formulation d'une stratégie de l'économie bleue de l'Afrique, immédiatement après la Conférence mondiale sur l'économie bleue durable, tenue à Nairobi en 2018. Je tiens également à remercier le Directeur du DREA, Dr Godfrey Bahiigwa, pour son soutien et facilitation du processus, les Départements du Commerce et de l'Industrie, de l'Énergie et des Infrastructures de la CUA et l'AUDA-NEPAD pour leur collaboration durant l'élaboration de cette Stratégie de l'économie bleue de l'Afrique. Je remercie tout particulièrement le Gouvernement des Seychelles pour son immense collaboration avec l'Union africaine lors de la formulation de cette stratégie.

Mes remerciements s'adressent également au consultant (le Dr Serigne Thiam Diop) qui a préparé ce domaine thématique, et au consultant principal, le Professeur Pierre Failler, qui en a assuré la coordination technique.

Je voudrais également exprimer ma gratitude à l'endroit du Dr. Mohamed Seisay, Chargé principal de la Pêche à l'UA-BIRA, pour la supervision du processus de formulation de ce volet thématique. La précieuse contribution des experts qui ont participé à la réunion de concertation des parties prenantes est sincèrement reconnue et fortement appréciée. Enfin, je voudrais remercier l'Union européenne et les États membres de l'UA pour leur soutien à la formulation de la Stratégie. Je tiens également à exprimer ma gratitude à l'égard du Royaume de Norvège pour son engagement et son soutien financier en faveur du développement de l'économie bleue en Afrique.

Pr Ahmed El-sawalhy
Directeur de l'UA-BIRA / Chef de mission

Contexte et perspectives

Contexte

Dans sa configuration actuelle, le commerce maritime reste dominé par les conglomérats d'armateurs qui, de façon unilatérale, fixent les taux de fret et organisent le marché des transports maritimes à leur guise. Cette situation est favorisée par une série de mesures axées sur la dérégulation de ce secteur, avec, pour principale conséquence, la disparition des conférences maritimes et l'abandon du code de conduite régissant ces dernières. Ce code de conduite a mis en place, entre autres, un système de répartition du fret et une obligation de concertation entre les différentes parties prenantes, les sociétés de transport maritime et les chargeurs.

Dans un contexte d'âpreté de la concurrence caractérisée par des interactions compétitives engendrant des situations de déséquilibre permanent, le secteur des transports maritimes - comme tous les secteurs de l'économie - connaît une évolution rapide des conditions d'activité des entreprises.

En effet, depuis la libéralisation du secteur des transports maritimes en 1995, la plupart des compagnies de transport, notamment en Afrique centrale et en Afrique de l'Ouest, ont disparu. De ce fait, les chargeurs éprouvent d'énormes difficultés à transporter les cargaisons à des coûts raisonnables, compte tenu du fait que les compagnies de transport étrangères appliquent des taux de fret très élevés.

De plus, dans la plupart des pays africains, les infrastructures portuaires sont désuètes et les corridors de transport en mauvais état.

Cependant, des avancées positives ont été notées au cours de ces dernières années, avec, en 2017, un rebond de l'économie mondiale et du commerce maritime par rapport aux creux historiques de 2016, près d'une décennie après la crise économique et financière de 2008-2009. Les principaux indicateurs de l'économie et du transport maritime sont en hausse, une indication d'une croissance des investissements, de la manufacture et de la commercialisation des biens à travers le monde. Avec une croissance du PIB de 3,1 % en 2017, une augmentation par rapport au pourcentage de 2,5 % en 2016, l'économie mondiale s'est nettement redressée, avec des impacts positifs sur le trafic maritime en Afrique.

C'est dans ce contexte que l'Union africaine a décidé de prendre des initiatives pour promouvoir les transports maritimes, les activités portuaires, la sécurité et la sûreté en mer, de même que les échanges interétatiques.

L'Afrique, dans sa situation actuelle, marquée par une croissance démographique exponentielle, la pauvreté, le chômage endémique et l'immigration clandestine, désire accélérer son développement, et l'économie bleue est une opportunité que le continent devrait exploiter. Ainsi, dans le prolongement de la Conférence sur l'économie bleue, tenue à Nairobi en novembre 2018, l'Union africaine a pris l'heureuse initiative de mener la présente étude, qui couvre les sujets ci-après :

- Pêche, aquaculture, conservation et écosystèmes aquatiques durables ;
- Navigation / transports maritimes, commerce, ports, sécurité maritime, sûreté en mer et application des règlementations régissant le secteur des activités maritimes ;
- Tourisme côtier et maritime, changements climatiques, résilience, environnement et infrastructures ;
- Énergie durable, ressources minérales et industries innovantes ;
- Forces de maintien de l'ordre, institutions et gouvernance, emploi, création d'emplois et éradication de la pauvreté, et financements innovants.

Perspectives

Pour développer le transport maritime en Afrique, il est nécessaire de mettre en application les différents instruments adoptés par la communauté internationale, l'Union africaine et les diverses organisations régionales et sous-régionales, en particulier :

- le Code de conduite des Conférences maritimes, adopté par la CNUCED en avril 1974, dont les objectifs (en l'occurrence à l'Article 2) consistent à assurer, en faveur des compagnies nationales, les droits de participation au trafic leur permettant d'assurer une part importante du commerce international dans leurs pays, afin de garantir un équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des armateurs, et de faciliter un développement harmonieux du transport maritime de ligne ;
- l'Agenda 2063, un cadre stratégique pour la transformation socio-économique du continent africain sur les 50 années à venir, qui fait référence aux opérations portuaires et au transport maritime ;
- la Stratégie AIM 2050, dont les principaux objectifs dans le domaine des transports sont : l'encadrement des transports maritimes et des services auxiliaires, la gestion des ports, la sûreté de la navigation maritime, la promotion du pavillon africain, la promotion et la

protection des intérêts des chargeurs, l'encadrement de l'accès à la mer et de la liberté de transit pour les pays sans littoral, le développement des voies maritimes, le développement des infrastructures maritimes, la promotion d'une flotte africaine, la promotion de la mise en place d'un code maritime harmonisé en Afrique ;

- la Charte de Lomé, adoptée en 2016, qui vise essentiellement la promotion et le renforcement de la coopération dans les domaines de la sensibilisation sur le secteur maritime, la prévention à travers l'alerte précoce, la lutte contre la piraterie, les attaques armées contre les navires, et toutes sortes de trafic illicite ;
- la Charte maritime africaine révisée déclare, formule et met en œuvre des politiques harmonisées régissant le transport maritime, qui sont à même de promouvoir la croissance durable et le développement d'une flotte marchande africaine, et de renforcer une coopération plus étroite entre les États parties de la même région et entre les différentes régions.

En outre, on note, en Afrique, une forte croissance démographique, estimée à plus de 4% dans la plupart des pays africains, la découverte de ressources minières (pétrole, gaz, etc.) qui seront exploitées dans les années futures, et des prévisions optimistes pour l'avenir dans le domaine de l'agriculture.

L'augmentation de la population au sein du continent - La démographie de l'Afrique désigne l'ensemble des données et des études concernant la population africaine à tout moment. La population africaine est passée de 100 millions à 275 millions d'habitants entre 1900 et les années 1950-1960, puis de 640 millions à 1,3 milliard d'habitants entre 1990 et 2019. Selon les Nations unies, la population africaine devrait atteindre les 4,5 millions d'habitants en 2100, soit 40% de la population mondiale, par rapport aux 1,3 milliard (environ 17% de la population mondiale) actuels. Ces chiffres sont tirés d'un récent rapport du Département des affaires économiques et sociales (DAES) des Nations Unies.

L'ASS contient 3% des réserves mondiales de gaz, 4% des réserves mondiales de pétrole et 23% des réserves d'uranium, en plus d'importantes réserves de minéraux, notamment 25% de la bauxite mondiale (en Guinée en particulier), 56% du cobalt dans le monde (en République Démocratique du Congo) et 28% du diamant dans le monde. Certains pays, dont le Nigeria et l'Angola, renferment les plus grandes quantités de ces ressources. Ces deux pays possèdent respectivement 58% et 18% des réserves de pétrole du sous-continent.

En plus de ces prévisions prometteuses, le commerce maritime se porte bien dans le monde, suite à la reprise de l'économie mondiale en 2017. Avec un taux de croissance de 4%, le plus élevé en cinq ans, les activités du secteur maritime mondial ont développé et attiré un intérêt renouvelé pour le secteur des transports maritimes. Les volumes totaux des échanges ont atteint les 10,7 milliards de tonnes, soit une augmentation de 411 millions de tonnes, dont environ la moitié était constituée de vracs solides. En somme, les perspectives du commerce maritime sont intéressantes. La CNUCED prévoit une augmentation du tonnage de 4 pour cent en 2018, ce qui équivaut aux chiffres enregistrés en 2017. Dans la perspective d'une conjoncture économique positive, la CUNUCED prévoit un taux de croissance annuelle cumulée de 3,8 pour cent entre la période actuelle et 2023.

Bien que l'Afrique ait encore un impact relativement faible sur le commerce international (3 % des volumes mondiaux), le transport maritime en Afrique suit la tendance croissante enregistrée au niveau mondial. Ainsi, le trafic de conteneurs dans les ports africains a augmenté à un taux annuel de 8% au cours des 5 dernières années, contre une évolution de 5% au niveau mondial. D'après une étude réalisée sur les ports africains (Ocean Shipping Consultants, 2008), le trafic de conteneurs a doublé entre 1995 et 2005. De même, les prévisions du Fonds monétaire international et de la Banque mondiale indiquent une augmentation du trafic maritime en Afrique, qui passera de 15 millions d'EVP en 2011 à 38 millions d'EVP en 2020.

Le continent africain devient de plus en plus attractif, notamment pour l'Asie, dont le quart des échanges commerciaux est fait avec l'Afrique. En effet, même si l'Union européenne reste le grand partenaire commercial de l'Afrique, la Chine a réussi à devenir le plus important partenaire commercial de l'Afrique, par rapport aux États-Unis. D'après un ouvrage publié par la CEA en 2016, intitulé « The blue economy », le trafic des marchandises dans les ports africains devrait dépasser 2 milliards de tonnes d'ici à 2040, contre 265 millions de tonnes en 2009. En 2017, l'activité portuaire mondiale et la manutention des marchandises conteneurisées et en vrac ont connu une expansion rapide, après deux années de faible performance. Cette expansion a fait suite à des tendances positives observées dans l'économie mondiale et dans le commerce maritime. Les terminaux mondiaux de conteneurs ont affiché une augmentation de leurs tonnages d'environ 6 pour cent au courant de l'année, contre 2,1 pour cent en 2016.

Compte tenu des diverses initiatives prises par plusieurs pays africains (modernisation des ports, développement de corridors de transport, etc.) et de la concurrence des opérateurs étrangers pour la concession des ports africains, il y a lieu d'être optimiste au sujet de l'avenir du transport maritime en Afrique. Il existe également des plans de création de compagnies sous-régionales de cabotage, à l'instar du projet SEALINK, dont les navires desserviront les ports des pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale.

Port et transport maritime ☐ Bien que l'Afrique ait encore un impact relativement faible sur le commerce international (3 % des volumes mondiaux), le transport maritime en Afrique suit la tendance à la hausse enregistrée au niveau mondial. De ce fait, le trafic dans les terminaux à conteneurs d'Afrique a augmenté de 8% en moyenne sur les 5 dernières années, contre une augmentation de 5% au niveau mondial. Le trafic dans les ports africains devrait dépasser les 2 milliards de tonnes d'ici à 2063, contre 500 millions de tonnes en 2018. L'augmentation du trafic portuaire sera possible grâce à la modernisation des ports qui pourront alors accueillir progressivement la dernière génération de grands navires (plus de 21 000 TFE). Par ailleurs, la création de compagnies sous-régionales de transport maritime, de compagnies de cabotage et le développement de corridors de transport avec application de taux de fret, sont des mesures qui permettront davantage aux chargeurs africains d'acheminer leurs cargaisons à des coûts raisonnables.

L'analyse des données ci-dessus porte à croire à un avenir intéressant du transport maritime et du développement des activités portuaires en Afrique.

Difficultés

Les défis naissant de l'environnement actuel, des perspectives d'avenir et de la vision du transport maritime en Afrique sont à la fois d'ordre stratégique et technique. Ces défis sont stratégiques dans la mesure où ils concernent l'économie des pays africains, la promotion sociale des populations africaines ainsi que la sûreté et la sécurité de la navigation dans les eaux territoriales africaines ; et la solution à tous ces problèmes nécessite une implication des autorités politiques. Les défis sont techniques dans la mesure où ils supposent l'intervention d'opérateurs du secteur des transports et du commerce international, d'experts spécialisés dans tous les modes de transport (maritime, routier, ferroviaire) et de professionnels de la sécurité, de la sûreté, ainsi qu'un volet de renforcement des capacités.

Difficultés d'ordre stratégique

Transporter des marchandises des pays africains au titre d'importations et d'exportations à des taux de fret raisonnables

Les chargeurs africains éprouvent des difficultés majeures en ce qui concerne le transport de leurs cargaisons, en raison du fait qu'ils ne possèdent pas de compagnies africaines de transport maritime pouvant assurer l'acheminement des cargaisons. Les armateurs étrangers appliquent des taux de fret extrêmement élevés, puisqu'ils sont les seuls à desservir les ports africains. Cette situation entraîne des conséquences graves sur les plans social et économique. En effet, ce phénomène a un impact négatif sur la compétitivité des exportations, accroît l'importation de biens de consommation, d'où la nécessité de maîtriser les taux de fret maritime et d'autres coûts de transport, de promouvoir la bonne gouvernance, de promouvoir la formation des acteurs et d'assurer la sûreté et la sécurité de l'espace maritime, par la mise en place de compagnies sous-régionales de transport maritime, l'harmonisation des droits de circulation des pays africains, la construction de nouveaux ports et la modernisation des ports existants.

Développer les échanges interétatiques

Comparativement aux autres continents, le niveau des échanges commerciaux entre pays africains est extrêmement faible. Cet état des choses s'explique par plusieurs facteurs, notamment l'imperfection des corridors de transport, des liaisons routières et ferroviaires, en plus des multiples harcèlements aux frontières.

La CNUCED, l'OMI, le GATT / l'OMC, l'ITC, l'ISO ont adopté un ensemble de conventions internationales. L'objectif est d'optimiser les activités commerciales et le transport international, afin de stimuler le développement économique.

Une application adéquate de ces conventions internationales devrait aider à promouvoir et à assurer l'expansion ordonnée du transport et des échanges, à harmoniser les normes et les moyens techniques d'acheminement des marchandises, faciliter les formalités et les procédures de transport et des échanges ; harmoniser, simplifier et unifier les documents de transport et des échanges, accélérer les opérations physiques du transport ; optimiser les coûts et les délais, mettre en place des installations maritimes portuaires et de transit pour les pays sans littoral ; accorder la priorité à certaines catégories de marchandises ; faciliter les transports intégrés ; mettre en place des bases de données de la chaîne complète des transports et des échanges.

Les principales conventions sont: la Convention internationale pour la simplification des pratiques douanières (1923) ; la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, connue sous le nom de Convention de Genève (C.M.R, 1956) ; la Convention CMR est très largement inspirée de la Convention de Berne sur le transport ferroviaire international (C.I.M.) ; la Convention douanière relative aux conteneurs (1956-1972) ; la Convention visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL, OMI, 1965) ; la Convention internationale sur le commerce de transit des États sans littoral (New York, 1965).

Assurer la sécurité et la sûreté dans l'espace maritime africain

Les navires qui fréquentent les côtes africaines, en particulier le Golfe de Guinée et la Côte somalienne, sont souvent victimes d'attaques de pirates. Malgré l'adoption de plusieurs conventions internationales et de plusieurs déclarations au niveau africain, la situation perdure, avec des conséquences néfastes sur les activités des opérateurs du secteur maritime, et un impact négatif sur les services rendus aux ports africains.

Il est, ainsi, nécessaire de mettre en œuvre les diverses conventions relatives à la sûreté et à la sécurité, y compris la Charte de Lomé, adoptée en 2016.

Difficultés d'ordre technique

- Mettre en œuvre les conventions internationales et les divers accords régionaux et sous-régionaux relatifs aux transports et au commerce international, en particulier ceux liés à la libre circulation des personnes et des biens ;
- Créer des compagnies sous-régionales de transport maritime, assurant la liaison entre les ports africains et ceux des partenaires commerciaux étrangers, tout en assurant le trafic de cabotage sous-régional, une mesure qui contribuera à la gestion des droits de trafic des pays africains, conformément à l'Article 2 du Code de conduite des conférences maritimes de la CNUCED ;
- Harmoniser les droits de trafic maritime des pays africains ;
- Construire de nouveaux ports capables d'accueillir les navires de dernière génération, en prévision de l'augmentation du trafic, aider les ports à se doter d'infrastructures et d'équipements modernes, améliorer l'organisation des concessions des ports, lesquelles sont quelque peu désordonnées ;
- Améliorer les liaisons portuaires avec les pays sans littoral en développant les échanges

inter-États, le cabotage sous-régional, les corridors de transport, en simplifiant et en facilitant les procédures et les formalités, et en exécutant les projets du NEPAD destinés à l'amélioration de la connectivité en Afrique (voies ferroviaires, routes, réseaux informatiques).

Pour mettre en œuvre cette panoplie de mesures, il sera nécessaire de créer et de moderniser les ports africains, de créer des compagnies de transport maritime, de développer les corridors de transport, d'instaurer la bonne gouvernance, notamment au niveau des ports, et de promouvoir la formation des acteurs concernés.

Les compagnies africaines de transport maritime

D'ici à 2040, l'activité portuaire devrait enregistrer un volume de 2 milliards de tonnes. L'Afrique de l'Ouest abrite des installations portuaires en cours de modernisation depuis la fin de la colonisation. L'Afrique orientale a procédé à l'extension de ses ports, notamment le port de Djibouti, qui est le point de départ des exportations vers l'Arabie saoudite, l'Égypte et l'Inde. Le port de Dar-Es-Salaam, en Tanzanie, reçoit de nombreuses importations de la Chine et de l'Inde.

En réponse à la demande exponentielle de la Chine pour l'accroissement des échanges Sud-Sud, le transport maritime connaît une embellie en Afrique. Les volumes transportés en Afrique devraient se multiplier par 6, voire 8, pour couvrir les besoins des pays sans littoral. Nombre de ces pays dépendent de leurs voisins. Ces perspectives justifient amplement la création de compagnies africaines de transport maritime.

Les droits de trafic maritime des pays africains

L'Article 2 du Code de conduite de la CNUCED relatif aux conférences maritimes reconnaît pour chaque État le principe de 40% de son trafic d'exportation et d'importation.

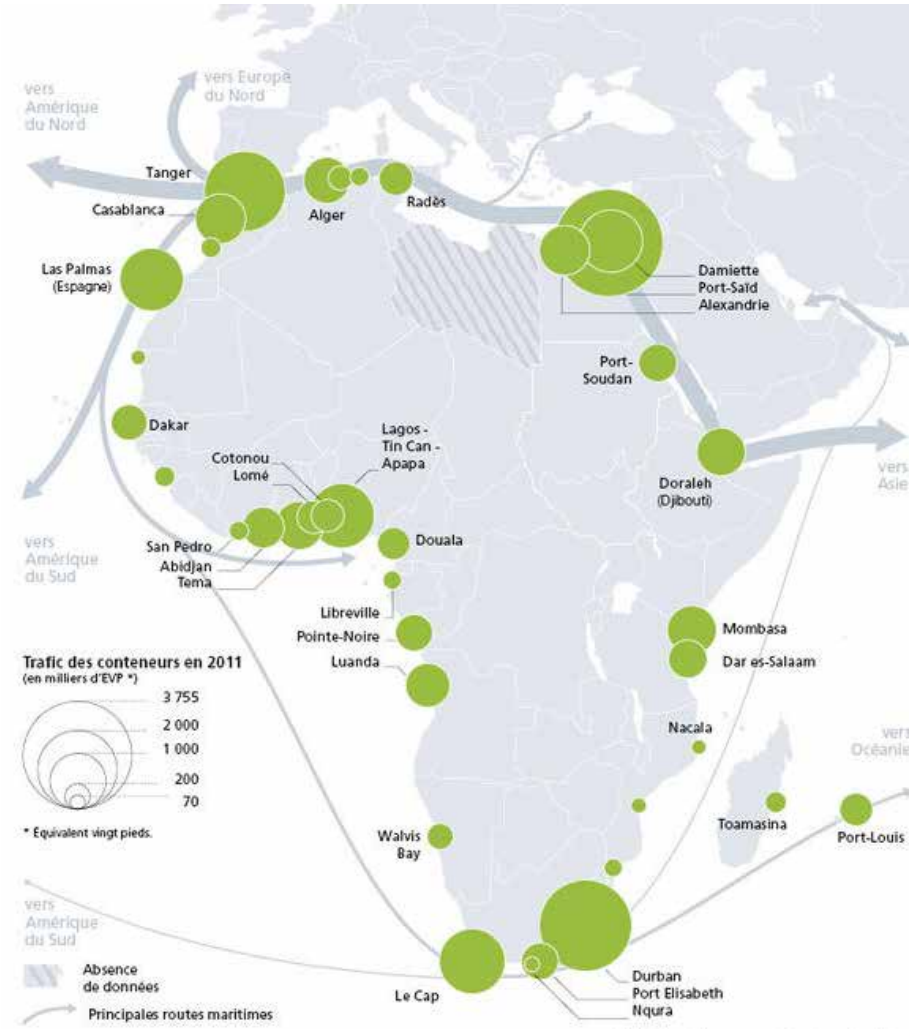
Si une filiale est créée au niveau de chaque communauté économique régionale (CEDEAO, CEMAC, COMESA, SADC, IGAD, etc. ...), elles seront plus viables car elles seront dotées de ressources financières importantes, de ressources de qualité, de moyens navals adaptés, et exploiteront les droits de trafic de plusieurs pays. Il sera nécessaire d'éviter le partitionnement de ces filiales car, bien qu'elles soient régionales, elles sont appelées à évoluer vers un niveau

continental.

Il est important de relever que l'UEMOA, à travers l'adoption de la réglementation No 2/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relative au transport maritime, « est déjà engagée dans ce sens ». Ce texte définit les conditions de participation au trafic, le statut de l'armateur communautaire, le statut des armateurs étrangers, le transport maritime intérieur, le transport maritime intracommunautaire et le transport maritime international. Cette réglementation définit l'accès au trafic comme suit : « Accès au trafic: capacité d'une compagnie de transport maritime à charger et à décharger des cargaisons dans un port ou un État membre ».

La modernisation des ports

En prévision de l'augmentation des ressources financières qui seront générées dans le cadre de l'exploitation des ressources minérales en Afrique, de l'augmentation de la population et du développement de l'agriculture, les ports africains doivent être modernisés pour pouvoir accueillir les navires de dernière génération.



La gouvernance du secteur et coordination des activités

Il est important de renforcer les organismes de coordination de l'économie bleue dans chaque État et de le faire dans les États qui n'en sont pas encore pourvus. Il est également nécessaire de renforcer le soutien institutionnel des États en faveur des organisations du secteur maritime (l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre -OMAOC, l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre -AGPAOC, l'Association de Gestion Portuaire de l'Afrique orientale et australe - PMAESA, l'Union des administrations portuaires d'Afrique du Nord -UAPNA et d'en assurer la coordination, l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), etc.

La formation des acteurs

On note un manque de formation chez les personnels du secteur des transports maritimes, en dépit de l'existence d'académies, d'instituts et d'écoles de formation de marins capables de dispenser la formation nécessaire.

Il est, ainsi, nécessaire de soutenir et de moderniser les universités, les écoles et les instituts et les académies spécialisées, par l'aide financière des États et des institutions régionales et internationales.

La situation des corridors de transport

Les corridors actuels n'assurent pas la liaison entre tous les pays du continent. Par ailleurs, ils ne sont pas suffisamment développés, ce qui entrave la circulation des biens et des personnes entre les États africains. Il convient de relever, cependant, que de nombreuses initiatives sont prises, notamment au niveau du NEPAD, en vue de la création de nouveaux corridors et du développement de ceux déjà en place.

Le PIDA s'est réuni à Malabo, du 24 au 26 septembre, et a engagé des projets d'envergure en vue de la construction d'infrastructures de transport en Afrique (voies ferroviaires) et de promouvoir le transport dans les eaux intérieures.



Le cabotage sous-régional

Le cabotage permet la circulation de grandes quantités de cargaisons, ce qui promeut les échanges entre États, principalement en raison du fait que les ports de nombreux États sont situés le long de la côte atlantique et de la Méditerranée. Certes, l'Afrique de l'Ouest a connu des expériences malheureuses (cas de Satomar et Ecomarine), mais de telles situations sont inévitables. L'Afrique compte de nombreuses eaux intérieures utilisées pour le cabotage, et qui peuvent contribuer à la promotion des échanges inter-États, surtout quand l'on sait que le transport maritime permet la circulation de grands volumes.

Il est important d'encourager la création de compagnies nationales et régionales de cabotage, dans le but de promouvoir les échanges intra-africains et de faciliter l'intégration économique et socio-économique du continent.

L'application des conventions, accords et normes relatifs à la libre circulation des personnes et des biens

Aux fins de mise en œuvre de l'ensemble de ce processus, il est nécessaire d'appliquer les diverses réglementations (les conventions internationales, les accords régionaux et sous-régionaux, les protocoles d'accord, les normes, etc.), dont la majorité sont susmentionnées dans le présent document. Les normes doivent être axées sur les prescriptions liées aux secteurs du transport routier, de la sécurité, de la sûreté et du renforcement des capacités.

Les objectifs stratégiques

Étant donné la situation actuelle dans les domaines du transport maritime, des ports, des échanges inter-États, de la sécurité, de la sûreté et de l'application des réglementations, il est nécessaire de prendre des initiatives destinées à aider les chargeurs africains à transporter leurs cargaisons à un coût raisonnable et à développer les échanges interétatiques.

Pour ce faire, il faudra :

- développer les ports existants et créer de nouveaux ports capables d'accueillir les navires de dernière génération ;
- créer des compagnies sous-régionales de transport maritime ;
- créer des compagnies de cabotage ;
- maîtriser les taux de fret maritime ;
- promouvoir la bonne gouvernance dans l'ensemble du secteur, notamment au niveau des ports ;
- promouvoir la formation des acteurs.

Il existe des instruments juridiques internationaux et continentaux à ce sujet, en l'occurrence le Code de conduite de la CNUCED de 1974 relatif aux conférences maritimes, la SMI 2050, l'Agenda 2063, la Charte africaine du transport maritime révisée, la Charte de Lomé sur la sûreté et la sécurité maritimes.

Synthèse des objectifs stratégiques

Tableau 1 : Synthèse des buts et objectifs

Buts	**But 1** Transporter des marchandises en provenance ou à destination de pays africains au titre d'importations et d'exportations à des taux de fret raisonnables	**But 2** Développer les échanges entre les États
Approche	Etablir un partenariat dynamique, y compris au niveau régional, en étroite collaboration avec les États de l'UA, et au niveau international, en collaboration avec un certain nombre d'institutions et partenaires au développement, afin de créer les synergies et renforcer les capacités.	
Objectives	1.1 Maîtriser les taux de fret maritime et d'autres coûts de transport	1.1 Créer et développer des corridors de transport
	1.2 Promouvoir la bonne gouvernance dans l'ensemble du secteur	2.2 Développer le cabotage sous-régional
	1.3 Promouvoir la formation des acteurs.	2.3 Appliquer les conventions, les accords et les normes relatifs à la libre circulation des personnes et des biens
	1.4 Assurer la sécurité et la sûreté dans l'espace maritime africain	

Présentation détaillée des buts stratégiques et des objectifs spécifiques

Tableau 2 : *Présentation de l'Objectif 1 et du But 1*

But 1 – Transporter des marchandises en provenance ou à destination de pays africains au titre d'importations et d'exportations à des taux de fret raisonnables
Les chargeurs africains éprouvent d'énormes difficultés à transporter leurs cargaisons d'importation (produits manufacturés et biens de consommation), étant donné qu'ils ne disposent pas de compagnies africaines de transport maritime pouvant assurer le transport des cargaisons. Les armateurs étrangers appliquent des tarifs extrêmement élevés, puisqu'ils desservent la plupart des ports africains à leur guise.
Objectif 1 - Maîtriser les taux de fret maritime et d'autres coûts de transport
Les taux de fret et les coûts de transport sont fortement élevés en Afrique, notamment depuis la libéralisation du transport maritime en 1995.

Cibles	**Actions**	**Coordination et partenariat**
1.1 Encourager la création de compagnies de navigation sous-régionales	• Évaluer les compagnies de transport maritime ayant disparu et rechercher des financements auprès de nouvelles compagnies.	C: UA P: CNUCED, MB, OMAOC, UASC, 0UE, CEDEAO, CEMAC, SADC, COMESA, CEN-SAD
1.1 Assurer la prise en main effective des droits de trafic et les harmoniser.	• Prendre les dispositions nécessaires au niveau de l'Union africaine, car un seul pays membre ne peut s'imposer devant la puissance des armateurs.	C: UA P: OMAOC, AUSC, CEDEAO, CEMAC, SADC, COMESA, CEN-SAD
1.2 Construire de nouveaux ports et moderniser ceux en place.	• Promouvoir la transparence dans la gestion des activités portuaires, en particulier en matière de formulation, de négociation et de suivi des accords de concession, en mettant en œuvre une charte africaine de bonne gouvernance, notamment relative aux concessions ; • Harmoniser les procédures portuaires avec les normes et standards internationaux ; • Promouvoir la transparence dans la gestion des activités portuaires.	C: UA P: OMAOC, 3A, UASC

Tableau 3 : *Présentation de l'Objectif 2 du But 1*

But 1 – Transporter les cargaisons des pays africains à l'importation et à l'exportation à des coûts raisonnables
Objectif 2 : Promouvoir la bonne gouvernance du secteur et la coordination des activités.
Il est important de renforcer les organismes de coordination de l'économie bleue dans chaque État et de le faire dans les États qui n'en sont pas encore pourvus. Il est également nécessaire de renforcer le soutien institutionnel apporté par les États aux organisations du secteur maritime.

Cibles	Actions	Détails et calendrier	Coordination et partenariat
2.1 Renforcer les organismes de coordination de l'économie bleue dans chaque État et dans les États qui n'en sont pas encore pourvus.	Assurer la mise en œuvre dans chaque État membre de l'UA.	2020/2030	UA, CNUCED, OMAOC, UASC
2.2 Renforcer et assurer la coordination de l'appui institutionnel apporté par les États aux organisations du secteur.	Instaurer la charte de bonne gouvernance du secteur.	2020/2021	UA, CNUCED, OMAOC, UASC

Tableau 4: *Présentation de l'Objectif 3 du But 1*

But 1 – Transporter les cargaisons des pays africains à l'importation et à l'exportation à des coûts raisonnables
Objectif 3 Promouvoir la formation des acteurs
On note un manque de formation des membres du personnel du secteur du transport maritime, malgré l'existence d'institutions académiques, d'instituts et d'écoles de formation de marins capables d'assurer la formation nécessaire.

Cibles	Actions	Détails et échéancier	Coordination et partenariat
Création d'un centre d'excellence Veiller à la professionnalisation des acteurs, au renforcement des capacités et à l'employabilité des jeunes.	Soutenir et moderniser les universités, les écoles et les instituts et les académies spécialisées, à travers l'aide financière des États et des institutions régionales et internationales.	2020/2030	UA, CNUCED, OMAOC, AGPAOC

Tableau 5 : *Présentation de l'Objectif 4 du But 1*

But 1 – Transporter les cargaisons des pays africains à l'importation et à l'exportation à des coûts raisonnables
Objectif 4 Assurer la sécurité et la sûreté dans l'espace maritime africain
L'espace maritime africain vit sous la menace permanente de la piraterie, des problèmes sécuritaires dans le Golfe de Guinée et sur la côte somalienne. Il est, de ce fait, urgent de prendre des mesures afin d'endiguer ces menaces. Telles sont les raisons pour lesquelles la communauté internationale d'une part, et les pays africains d'autre part, ont pris des mesures devant être mises à exécution, en l'occurrence la Charte de Lomé de 2016 sur la sûreté et la sécurité maritimes.

Targets	Actions	Details and time frame	Coordinator and Partnership
Renforcer la coopération entre les structures chargées de la sûreté et de la sûreté en mer. Appliquer les conventions relatives à la sûreté et à la sécurité de l'espace maritime, notamment la Charte de Lomé de 2016.	Mettre les fonds nécessaires à la disposition des organismes compétents en la matière.	2020/2021	UA, OMAOC, OMI

Tableau 6 : *Présentation de l'Objectif 1 du But 2*

Objectif 2 : Développer les échanges inter-États
Comparativement aux autres continents, le niveau des échanges entre pays africains est extrêmement faible. Cet état des choses s'explique par plusieurs facteurs, notamment l'insuffisance des corridors de transport, des liaisons routières et ferroviaires, en plus des multiples harcèlements aux frontières.
Objectif 1 : Créer et développer des corridors de transport
Les corridors actuels n'assurent pas la liaison entre tous les pays du continent. Par ailleurs, ils ne sont pas suffisamment développés, ce qui entrave la circulation des biens et des personnes entre les États africains.

Cibles	Actions	Détails et échéancier	Coordination et partenariat
Évaluer chaque corridor de transport ; identifier ses avantages et ses inconvénients Évaluer leur impact et le besoin de création de nouveaux corridors.	• Mettre en place des guichets uniques aux niveaux des ports et des postes frontaliers. • Simplifier les procédures et les formalités de transit et de transbordement dans les ports. • Professionnaliser les acteurs du secteur du transport routier et renouveler le parc de poids lourds. • Contribuer au renouvellement du parc de poids lourds. • Renforcer la sensibilisation sur la ZLECAF et veiller à sa mise en œuvre. • Assurer la facilitation et le fonctionnement harmonieux du trafic inter-États, développer et renforcer les corridors de transport routier et ferroviaire. • Combattre les pratiques anormales sur les corridors.	2020/2021	UA, CEA, UASC

Tableau 7 : *Présentation de l'Objectif 2 du But 2*

Objectif 2 : Développer les échanges inter-États
Objectif 2 : Développer le cabotage sous-régional
Le cabotage permet la circulation de grandes quantités de cargaisons, ce qui promeut les échanges inter-États, principalement en raison du fait que les ports de nombreux États sont situés le long de la côte atlantique et de la Méditerranée. Certes, l'Afrique de l'Ouest a connu des expériences malheureuses (cas de Satomar et Ecomarine) ; mais de telles situations sont inévitables.

Cibles	Actions	Détails et échéancier	Coordination et partenariat
Évaluer les expériences malheureuses (ECOMARINE et SATOMAR en Afrique de l'Ouest) puis analyser la faisabilité des compagnies sous-régionales de cabotage.	Mener une étude à cet effet.	2020/2030	UA, OMAOC, UASC, 3A

Tableau 8 : *Présentation de l'Objectif 3 du But 2*

Objectif 2 : Développer les échanges inter-États
Objectifs 3 : Appliquer les conventions, les accords et les normes relatifs à la libre circulation des personnes et des biens
Il existe de nombreuses conventions internationales (d'Almaty, etc.) et les accords régionaux et sous-régionaux permettant la libre circulation des biens et des personnes, mais ces instruments sont rarement mis en application. Ainsi, il est nécessaire de mettre à jour, de mettre en œuvre et d'analyser la faisabilité des compagnies sous-régionales de cabotage.

Cibles	Actions	Détails et échéancier	Coordination et partenariat
Identifier les conventions et les accords	Procéder à la ratification et à la mise en application des conventions et des accords.	2020/2030	UA, UASC, CEDEAO, CEMAC, SADC, COMESA Mener une étude à cet effet.

Références

1. AUDA-NEPAD (2019), Development of the AUDA-NEPAD Blue Economy Programme, https://www.nepad.org › file-download › download › public.
2. Decisions adopted on the management of African ports, port concessions, etc. by the West and Central Africa Ports Management Association (PMAWCA) during its annual councils, including Accra 2011 and Abidjan 2015
3. Facilitating intra-African trade: dismantling barriers to intra-African trade (UNCTAD May 2005)
4. Resolutions on the defense of maritime interests of Africa, the management of maritime traffic by the General Assemblies of the Maritime Organization of West and Central Africa (MOWCA) of 1975, 1991, 2011, 2012
5. Institute of African Studies (2018) International Symposium on Maritime Transport in Africa: Regional Integrations for Continental Development.
6. Overview of transport infrastructure for transit trade of landlocked countries in West and Central Africa UNCTAD April 2007
7. Reports of meetings between the Union of African Shippers' Councils (UCCA) and the maritime conferences on the negotiation of sea freight rates
8. Serigne T. Diop (2018), The evolution of maritime transport in West and Central Africa.
9. TOGO: Towards a blue economy : Strategic Framework for the Development of the Maritime and Coastal Economy June 2017
10. UNCTAD (2016), Oceans economy and trade, Sustainable fisheries, transport and tourism.
11. UNCTAD (2018), Review of Maritime Transport Freight market 2017 and Wold seaborne trade 2017.
12. UNCTAD (2018), Sustainable freight transport in support of 2030 Agenda.
13. UNECA (2016), The Blue Economy, 248 p.
14. UNECA (2017), Africa's Blue Economy: A policy handbook, 92 p.
15. World Bank and United Nations Department of Economic and Social Affairs (2017). The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries. World Bank, Washington DC.



Union Africaine – Bureau Interafricain des Ressources Animales
(UA-BIRA)
Kenindia Business Park
Museum Hill, Westlands Road
P.O. Box 30786
00100, Nairobi
KENYA
Telephone : +254 (20) 3674 000
Fax : +254 (20) 3674 341 / 3674 342
Email : ibar.office@au-ibar.org
Site internet : www.au-ibar.org