

Le transport maritime en Afrique centrale

Albert Yama N'KOUNGA*

Introduction

Comme dans les autres sous régions de l'Afrique, le transport maritime en Afrique centrale a été essentiellement marqué dans les années 90, par les politiques de libéralisation qui ont suivi la disparition du code de conduite des conférences maritimes de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED). L'adoption de ces politiques par les pays africains en général et par l'Afrique centrale en particulier, a consolidé le contrôle de ce secteur par des groupes étrangers.

Ce contrôle a été également renforcé sur le plan institutionnel par la mutation des conseils nationaux des chargeurs (dont la tâche de répartition des cargaisons a disparu) en missions, plus générales, de conseil des opérateurs économiques et de constitution de banques de données sur les coûts et le fret.

L'Afrique centrale intervient dans le transport maritime à travers les services de cabotage entre les ports de ses pays côtiers. Un service non structuré qui souffre de la vétusté des embarcations et par ailleurs non réglementé, avec pour corollaire, l'insécurité pour les passagers. Elle tire également quelques revenus du transit des marchandises en direction des pays enclavés, un transit jugé très coûteux par ces pays qui, par ailleurs, se plaignent des longs délais de transit.

Cette note liminaire jette les bases d'une réflexion sur ce secteur vital dont les activités majeures pour des raisons financières, techniques et politiques, échappent aux pays de l'Afrique centrale.

* Expert à la Commission des Nations-Unies pour l'Afrique.

1 – Le transport maritime en Afrique centrale : quelques points saillants

1.1 – Des activités majeures sous contrôle étranger

La disparition du code de conduite des conférences maritimes¹ de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) en Afrique et l'adoption² par les pays africains des politiques de libéralisation des secteurs économiques dans les années qui ont suivi cette disparition, ont permis aux sociétés étrangères de consolider leur emprise sur les activités majeures³ du transport maritime africain en général et de l'Afrique centrale en particulier. Des activités dans lesquelles l'Afrique centrale n'a jamais joué de rôle à cause, entre autres, de leur forte intensité capitaliste, plus forte encore avec l'avènement du conteneur : celui-ci a contraint les armateurs à investir dans des nouveaux navires coûteux (notamment les navires de 6 500 à 7 500 EVP⁴) et dans des flottes de conteneurs.

Les Français occupent une place de choix dans ce secteur, dominé par le Groupe Bolloré. Celui-ci, grâce à une stratégie basée sur (i) une diversification d'activités complémentaires au transport maritime⁵, (ii) un plus grand contrôle des bateaux à travers des acquisitions-fusions⁶, et (iii) des liens politico-financiers qu'il a su tisser patiemment au fil des années, occupe aujourd'hui une position de quasi-monopole dans plusieurs pays africains en général et de l'Afrique centrale en particulier, notamment au Cameroun, au Congo et au Gabon : à l'heure actuelle, on estime entre 80 à 85 % la part du commerce de l'Afrique en général et de l'Afrique centrale, transportés par les bateaux Delmas Vieljeux.

¹ Accords de fixation des prix.

² 1990 — sous l'impulsion des institutions de Bretton Woods.

³ *tramping* (navire affrété au voyage ou à temps), lignes régulières et services conteneurisés.

⁴ Équivalent à 3 500 camions. (EVP = "équivalent vingt pieds", cf. lexique)

⁵ Bolloré est présent dans les plantations, l'exploitation forestière, les cigarettes (usines et plantations de tabac), les activités de transit, de manutention portuaire, ces activités lui permettant, comme on s'en doute, de soutenir un transport maritime largement rémunérateur.

⁶ Contrôle du Groupe Scac Delmas-Vieljeux (SDV), suite au rachat des actions (17 %) de AXA . Delmas Vieljeux lui a offert une flotte de plus de 50 navires enregistrés aux Bahamas et aux Kerguelen.

Les activités du groupe Bolloré

Commission de transport et manutention portuaire

Leader mondial sur l'axe Nord-Sud, le groupe Bolloré dispose, à travers SDV, Saga et Transami, du premier réseau de logistique du continent. Il offre à ses clients un service complet de prestations quel que soit le mode de transport choisi ou le volume de marchandises.

Chaque année, il investit dans la modernisation d'engins et de terminaux de plus en plus sophistiqués ou dans l'achat de nouvelles grues et de nouvelles installations.

Lignes maritimes

Avec Delmas, Otal et Setramar, le groupe Bolloré est le leader mondial du transport maritime multimodal au départ et à destination de l'Afrique. Il exploite 55 navires et 6 lignes entre l'Afrique et le reste du monde.

Division Développement Afrique

Le Groupe est devenu un acteur important dans l'usinage, la commercialisation et l'exportation des matières premières (café, cacao, coton) dans plusieurs pays d'Afrique. Il gère également deux réseaux de chemins de fer : celui reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso (Sitarail) et celui du Cameroun reliant Douala au nord du pays (Camrail).

L'emprise de Bolloré sur le transport maritime en Afrique centrale a été également renforcée par la mutation des conseils nationaux des chargeurs, dont la tâche a été transformée, comme nous l'avons indiqué en introduction.

1.2 – Cabotage et transport de transit aux mains des petits opérateurs africains

Le cabotage

En Afrique centrale, le cabotage¹ existe entre les différents ports de la sous-région et est assuré par de petits opérateurs privés africains. Beaucoup s'y adonnent entre Douala, Pointe-Noire, Libreville et Bata.

Ces opérateurs disposent de moyens limités : de une à trois petites embarcations vétustes de 100 à 300 tonnes de capacité.

Le transport est mixte (marchandises et passagers). Les marchandises transportées sont principalement des produits alimentaires frais et

des biens manufacturés fabriqués au Cameroun. Les flux sont essentiellement orientés dans le sens Douala vers les autres ports. L'activité n'est pas bien organisée et les embarcations sont très souvent vétustes et hors normes, ce qui pose d'importants problèmes de rentabilité et de sécurité, ce d'autant plus qu'il n'y a pas de réglementation spécifique permettant au moins de garantir la sécurité des passagers².

Le transit de marchandises des pays enclavés

Cette activité se fait essentiellement à partir des ports des pays côtiers, tous dotés de ports maritimes.

Les ports maritimes du Cameroun

Le Cameroun compte 3 ports maritimes : Kribi, Limbé et Douala. Ce sont des entités

¹ Transport par mer à courte distance.

² En raison de la faiblesse des échanges entre Etats membres, un service de cabotage régulier ne peut être développé actuellement. Le cabotage se développe donc de manière informelle et est de ce fait soumis à une concurrence sauvage. Ce qui constitue un véritable handicap à la rentabilité et à la durabilité des opérations.

autonomes placées sous la coordination d'une autorité portuaire nationale.

Le port de Douala est le plus important des trois : il assure environ 95 % du trafic maritime total du Cameroun.

Par ailleurs il a un impact important sur l'intégration sous régionale, surtout depuis 6 à 7 ans, en raison des troubles socio-économiques qu'a connus le Congo¹ : il assure 75 % du trafic de la sous-région.

Bien qu'offrant des capacités de stockage plus que suffisantes, ce port a pourtant, et pendant longtemps, été considéré comme le port le plus cher et le moins performant de la côte ouest africaine.

Ces dernières années, quelques progrès ont été réalisés pour améliorer cette situation : les conditions nautiques d'accès ont été notamment améliorées et le port peut maintenant recevoir des navires de plus grande taille qu'avant. Par ailleurs, il a fait l'objet d'une réforme initiée et promue en 1998 par la Banque Mondiale, dans le but d'améliorer son efficacité opérationnelle : les

initiatives les plus importantes prises à cet effet, visent le développement du partenariat public / privé, la réduction des tarifs et la privatisation des activités à caractère commercial et industriel.

Cependant, Douala est loin d'être compétitif, d'abord parce que les coûts demeurent très élevés, les délais de transit encore grands : les derniers indicateurs de temps de passage disponibles au sein de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (novembre 2001 à janvier 2002) font état de moyennes de 18 jours à l'importation et de 8 jours à l'exportation². Par ailleurs, la réforme visant le transfert des activités commerciales et industrielles aux opérateurs privés n'est pas encore faite.

¹ Entre 1993 et 1997, le port de Douala a été le principal, voire le seul port de transit de l'Afrique centrale.

² Le guichet unique mis en place pour faciliter les procédures de dédouanement devait permettre de ramener les délais à 7 jours ouvrables à l'importation et 2 jours ouvrables à l'exportation.

La réforme de 1999 des ports du Cameroun

La réforme initiée en 1999 visait l'amélioration de la compétitivité du port à travers une réduction des coûts et des délais de transit. Elle a touché à la structure du port de Douala, avec le démantèlement de l'Office National des Ports du Cameroun et la création d'un certain nombre d'autres structures portuaires, notamment l'Office Camerounais des Ports, des compagnies indépendantes de gestion portuaire et un guichet unique pour faciliter les opérations de dédouanement.

Mais à la date d'aujourd'hui, les effets du guichet unique sont mitigés ; le terminal pour les conteneurs n'est pas encore privatisé comme le souhaite ardemment la Banque Mondiale.

Pourtant ces dernières années le port a connu un taux de croissance de trafic moyen de 10 %. En 2001, il a accueilli 3,74 millions de tonnes contre 3,24 millions de tonnes en 2000 soit une augmentation de 15,4 % ; 2,11 millions de tonnes de marchandises sont sortis contre 2,26 millions de tonnes, soit une diminution de 6,59 %.

Enfin ce port, dont la capacité de 7,5 millions de tonnes peut être augmentée jusqu'à 12 millions de tonnes est localisé dans un estuaire à 50 km de la mer ; Il doit être dragué à des coûts élevés et ne peut accueillir des bateaux de grand tonnage .

Pour améliorer sa situation en matière de capacités portuaires, le gouvernement camerounais envisage de construire un deuxième grand port à Limbe.

Les ports maritimes du Congo

Le Congo dispose d'un port en eaux profondes à Pointe-Noire dont les tirants d'eau ont été portés à 13 m dans le chenal et entre 9 et 12 m dans les bassins, ainsi que d'un port pétrolier.

Le trafic de marchandises du port de Pointe-Noire n'a cessé de décroître depuis 1990 (2,843 millions tonnes). Il était de 1,6 million de tonnes en 2000.

Le trafic de transit a fortement diminué en raison (a) des troubles socio-politiques dans ce pays, notamment dans la région du Pool, et (b) des perturbations conséquentes du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) : en 1999, il ne représentait qu'un apport de 4 000 tonnes contre 34 000 tonnes l'année précédente. Pour pouvoir jouer pleinement son rôle de port de transit, le port de Pointe-Noire doit augmenter les capacités de stockage de son parc à conteneurs.

En 1999, ce port a fait l'objet d'une réforme institutionnelle qui en a fait un établissement public autonome. Ce changement de statut a conféré au port un mode de gestion de type privé¹, un facteur qui devrait contribuer à l'amélioration de son efficacité opérationnelle. Des investissements importants en travaux de dragage² ont également permis d'améliorer les conditions d'accès du port : en 2000 par exemple, le trafic du port a augmenté de 38,73 %. Cependant, pour qu'il puisse retrouver durablement sa fonction de port de transit et aider à réduire les coûts de transport des pays enclavés, le port de Pointe-Noire doit augmenter ses capacités de stockage actuellement insuffisantes et le transport ferroviaire de la CFCO ainsi que la navigation sur le système fluvial du Congo doivent être sécurisés.

Les ports maritimes du Gabon

Au Gabon, on dénombre plusieurs installations portuaires à Libreville (un port commercial, un port grumier et un port môle de pêche) et à Port Gentil (un port en eaux profondes, pour le pétrole et le bois, un port môle de pêche, un quai des marchandises diverses et la réparation navale).

¹ Le port figure sur la liste des entreprises publiques congolaises à privatiser.

² Ils ont coûté environ 9 millions d'euros.

Des informations récentes ne sont pas disponibles en ce qui concerne les capacités de ces installations ainsi que sur les trafics. Les installations ont une vocation essentiellement nationale et n'ont pour le moment aucun impact sur l'intégration physique au niveau sous-régional.

Les ports maritimes de la Guinée-Équatoriale

En Guinée-Équatoriale, on trouve également trois ports maritimes à Bata, Malabo et Luba (Île de Bioko). Des données ne sont pas disponibles en ce qui concerne les capacités des installations et les trafics. Il semblerait cependant que les capacités actuelles sont largement au-dessus des besoins nationaux.

2 – Un service de cabotage sous-régional pour renforcer l'intégration régionale

La plus grande mutation dans le transport maritime ces dernières années est la **massification**. En d'autres termes, la nécessité de transporter toujours plus de volume. Pour faire face à cette évolution, les armateurs ont recours aux fusions-acquisitions qui leur permettent de réaliser une concentration financière, ainsi qu'aux alliances, ces accords qui ont remplacé les conférences et renforcent les pouvoirs de négociation des armateurs vis-à-vis des ports et des chargeurs. Autant d'éléments qui, ajoutés au caractère fortement capitaliste de ce secteur, ainsi qu'à la forte concurrence entre armateurs, confortent la domination étrangère sur le *tramping*, les lignes régulières et services conteneurisés. Le cabotage reste donc le service que les Africains peuvent offrir et surtout s'offrir entre eux pour assurer la circulation des biens et de personnes. A condition que ce service soit structuré et qu'il fasse l'objet d'une législation et réglementation spécifique, pour éviter des drames tel que le Continent africain a connu tout récemment³.

La structuration du cabotage en Afrique centrale doit être réalisée au niveau national et au niveau sous-régional. Dans le passé, des études avaient été réalisées par la défunte Union

³ Drame du naufrage du *Djoola* au Sénégal.

Douanière des Etats de l'Afrique Centrale (UDEAC) en vue de créer une société communautaire de cabotage. Celles-ci avaient conclu à la non-faisabilité d'un tel projet, le volume total des cargaisons provenant de l'ensemble des échanges commerciaux entre les pays de la sous-région et des cargaisons de transbordement étant trop faible pour pouvoir justifier de la création d'un service de ligne séparé sur la côte occidentale de l'Afrique.

La dernière de ces études, celle de 1991, avait pourtant étendu le service au nord jusqu'à Lagos et au sud jusqu'à Luanda. L'existence d'une demande latente de transport de passagers était mise en évidence, mais le manque de statistiques sur les déplacements de personnes dans la sous-région, quel que soit le mode de transport, avait constitué un frein pour une bonne prévision de ladite demande.

En 2002, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre s'est penchée sur cinq projets communautaires de transport dans ces deux sous-régions, dont le projet de cabotage maritime présenté par ses initiateurs comme un projet majeur pour la réalisation des objectifs du commerce intra-africain, et partant, de l'intégration régionale en général. Ledit projet vise la sécurité du navire, des passagers et des marchandises, et l'établissement des conditions préférentielles d'accostage, donc l'octroi de tarifs spéciaux.

Un projet séduisant pourvu qu'un des handicaps — et peut être le plus grand dans l'aboutissement des projets communautaires — le manque / la faiblesse des moyens financiers pour financer les projets et programmes sous-

régionaux soit contourné ou levé. A ce titre, l'idée de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre de créer pour ces deux sous-régions un Fonds Maritime Régional qui serait alimenté par le paiement d'une commission régionale à hauteur de 10 cents de dollar des Etats-unis sur toutes les marchandises à l'importation et à l'exportation transportées par toutes les compagnies maritimes faisant escale dans les ports des Etats membres, doit être poursuivie.

3 – Conclusions / Remarques

En raison de la forte intensité capitalistique qui caractérise le transport maritime, ce secteur est dominé par les groupes étrangers avec en tête, pour ce qui est de l'Afrique centrale, le Groupe Bolloré. Grâce à une stratégie basée sur la concentration financière et technique de ses activités, la diversification des activités notamment terrestres lui permettant de soutenir ses activités de transport maritime et des alliances lui permettant de mieux négocier les prix, le Groupe est aujourd'hui incontournable sur le continent et en Afrique centrale en particulier. Celle-ci, pour ces raisons, voit ses prestations dans ce secteur limitées au service de cabotage qu'elle doit d'ailleurs structurer, notamment dans le cadre de l'intégration régionale. Un cadre qui dans l'avenir pourrait lui permettre d'envisager la création d'une flotte sous-régionale. Une idée possible puisque aujourd'hui le projet de création d'une compagnie multinationale aérienne de l'Afrique centrale suit son chemin.

Les pavillons de complaisance

L'immatriculation de navires sous pavillon étranger est une pratique relativement ancienne. On la trouve déjà au 19^{ème} siècle pendant les dernières années de la traite des Noirs afin d'échapper aux interdictions, puis dans les années 30 et 40 en période de prohibition en Amérique du Nord. Son essor au début des années 50 et surtout lors du choc pétrolier de 1973, et sa poursuite jusqu'à nos jours s'explique par différentes raisons : recherche du transport maritime à bas coûts en s'affranchissant des réglementations et des législations internationales sur le travail ou la sécurité des navires, couverture de trafics illicites (armes, stupéfiants, etc.), exacerbation de la concurrence entre armateurs.

Les catastrophes maritimes de ces dernières années (Exxon-Valdez en 1989, Erika plus récemment) ont mis en lumière les dérives des pavillons de complaisance. En effet depuis 1973 on assiste à un processus d'externalisation des activités de transport maritime par les grands groupes pétroliers qui, jusqu'alors assuraient avec leurs propres flottes, et en toute sécurité avec un personnel qualifié et protégé par la législation du travail, l'acheminement du pétrole brut et de ses dérivés des zones de production jusqu'aux raffineries. L'immatriculation de navires sous pavillon de complaisance permet à la fois de réduire les coûts d'exploitation et d'échapper aux poursuites et sanctions en cas d'infractions.

D'une manière générale, comme le présente Laurent Carroué dans son dossier sur la question, les pavillons de complaisance permettent aux armateurs de pratiquer un triple dumping : (1) un dumping réglementaire en échappant en grande partie aux réglementations nationales et internationales sur le transport maritime, (2) un dumping fiscal avec des droits d'enregistrement des navires dans les pays de libre immatriculation, inférieurs de 20 à 50 % à ceux des pays européens, (3) un dumping social avec le non respect de conventions collectives, l'absence de protection sociale et la sous-rémunération des équipages.

Les rapports annuels du Secrétariat de la CNUCED sur les transports maritimes permettent d'apprécier l'importance des pavillons de complaisance et l'évolution du phénomène. Les données ci-dessous sont extraites de l'Etude sur les transports maritimes 2002 et donnent la situation au 1^{er} janvier 2002.

Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

Plus de la moitié de l'ensemble de la flotte de ces pays est immatriculée sous pavillon étranger : 64,1 % du tonnage en port lourd en 2001. La part du tonnage immatriculé à l'étranger est supérieure pour les pays à économie de marché (71,8 %) avec des différences importantes entre pays : pour la Belgique : 97,95 %, l'Allemagne : 81,08 %, les Etats-Unis : 75,81 %, la France : 51,12 %, les Pays-Bas : 41,24 %. Entre pays en développement, les écarts sont également significatifs : Philippines : 7,5 %, Chine : 48,30 %, Brésil : 33,27 %.

En tête de ces pays se trouve la Grèce avec 3 163 de ses navires sous pavillon étranger. Ce pays possède 23,6 % de l'ensemble de la flotte des principaux pays de libre immatriculation. Elle précède le Japon avec 2 201 navires sous pavillon étranger, lequel occupe la seconde place pour le tonnage de ses navires.

Les 7 principaux pays de libre immatriculation

Les flottes de libre immatriculation de ces pays représentent un total de 9 689 navires, soit un tonnage de 375 millions de tpl ("tonnes de port en lourd").

Tableau 1 : Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002

Pavillon	Navires	%	Tonnages (en milliers de tpl)	%
Panama	4 419	46	171 874	46,0
Libéria	1 436	15,5	73 179	19,5
Bahamas	1 113	11	45 327	12,0
Malte	1 287	13	42 129	11,0
Chypre	1 191	12	32 941	8,6
Bermudes	111	1	8 803	2,5
Vanuatu	152	1,5	1 533	0,4
TOTAL	9 689	100,0	375 066	100,0

Source : *Etude sur les transports maritimes 2002, CNUCED*

En 1998, le Panama contrôlait 18 % de la flotte mondiale, le Liberia 13 %, et Chypre, les Bahamas et Malte 5 % chacun.

Bibliographie sommaire

ATTAC-Rhône, *dossier critique sur les pavillons de complaisance*.

BENQUET Patrick, LAURENCEAU Thomas, *Les Pétroliers de la honte. La loi du silence*, Edition n° 1, Paris, 1994 ; réédition janvier 2000.

CARROUE Laurent, « dossier sur les pavillons de complaisance », *Le Monde Diplomatique*, février 2000.

CHALMIN Philippe (sous la direction de), *Cyclope 1998, « Les marchés mondiaux »*, Economica, 1998.

CNUCED, *Etude sur les transports maritimes*, publication annuelle comportant un chapitre sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale.

LE DRIAN, rapporteur, « Rapport sur la sécurité maritime des produits dangereux ou polluants », *Rapport de l'Assemblée Nationale* n° 2535, juillet 2000.

LACOSTE R., TERRASSIER N., UGEN M., « Pour comprendre Erika : qualité et logique économique », *Synthèse* n° 23, ISEMAR, février 2000.

TERRASSIER N., « Pavillons et flotte contrôlée », *Synthèse* n° 17, ISEMAR, mai 1999.

JMC