

RESEAU CAPAS

LES SERVICES DE TRANSPORT MARITIME DANS LE CONTEXTE DE L'ACCORD GENERAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS / GATS)

LE CAS PARTICULIER DE LA COTE D'IVOIRE ET DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST EN GENERAL

Document préparatoire au prochain cycle des négociations de l'an 2000)

TABLE DES MATIERES

OBJET DE L'ETUDE	5
INTRODUCTION	7
 PREMIERE PARTIE : DONNEES ECONOMIQUES	9
DE BASE SUE LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES EN COTE D'IVOIRE	
 I. PRINCIPAUX INDICATEURS MACROECONOMIQUES	9
II. CONDITIONS ACTUELLES DE LA DEMANDE	10
ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME EN COTE D'IVOIRE	
II.1 La demande de transport maritime et services connexes	10
en Côte d'Ivoire	
II.1.1 Le trafic passant par le port d'Abidjan	10
a. le trafic global	10
b. le trafic par nature de marchandises	12
II.1.2 Le trafic de conteneurs et de	14
transbordement passant par le port d'Abidjan	
II.1.3 Le trafic RO/RO	15
II.1.4 Le trafic des portiques	16
II.1.5 Le trafic de transit	17
II.1.6 La diversification des échanges	18
II.2 L'offre de transport maritime	19
II.2.1 Evolution du trafic de navires	19
II.2.2 Evolution du trafic de navires	20
par pavillon	
II.2.3 Performances des entreprises	21
ivoiriennes du secteur	
II.2.4 Concentration de l'offre de	22
services de transport maritime et des services auxiliaires : la réalité du multimodalisme	
 DEUXIEME PARTIE : LA POLITIQUE DES TRANSPORTS	23
MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE ET EN COTE D'IVOIRE	
 I. TRANSPORT MARITIME	23
ET DEVELOPPEMENT : LE CAS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE ET DE LA COTE D'IVOIRE	
1.1 Quelques indicateurs sur l'état actuel des transports maritimes en	23

Afrique de l'Ouest et du Centre	
I.2 Particularités des politiques de transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre : la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)	28
I.2.1 Les objectifs fondamentaux de la CMEAOC/TM	28
I.2.2 Les accords bilatéraux	29
I.2.3 Le bilan	30
I.2.4 Les mutations intervenues dans le secteur des transports maritimes	30
II. L'ENVIRONNEMENT GENERAL DES TRANSPORTS MARITIMES EN COTE D'IVOIRE	33
II.1 Le cadre institutionnel	33
II.2 Le cadre réglementaire	34
II.2.1 Le code de la marine marchande	34
II.2.2 La réglementation en matière d'organisation du transport maritime	34
II.2.3 La réglementation portuaire	35
II.3 Le processus de privatisation dans le secteur des transports et activités connexes en Côte d'Ivoire	36
III LES REGLEMENTATIONS TRANSVERSALES	36
III.1 Au niveau national : la réglementation sur la concurrence	36
III.2 Au niveau sous-régional : le cas de l'UEMOA	37
TROISIEME PARTIE : LES TRANSPORTS MARITIMES DANS LE CONTEXTE DE L'ACCORD GENERAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS/GATS)	40
I. LES ACTIVITES CONSTITUANT DES SERVICES MARITIMES	40
II. CONCEPTS, PRINCIPES ET REGLES APPLICABLES AU COMMERCE DES SERVICES	41
III. REQUETES, ENGAGEMENTS ET EXEMPTIONS	43
IV. LA QUESTION DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE	44
V. LES RESULTATS DES NEGOCIATIONS : LA SITUATION DES OFFRES FAITES PAR LES ETATS DE LA SOUS-REGION ET LEUR ANALYSE	45
QUATRIEME PARTIE : ANALYSE DES BARRIERES AU DEVELOPPEMENT DES EXPORTATIONS : LE CAS DE LA COTE D'IVOIRE	48
I. LES BARRIERES SPECIFIQUES AU TRANSPORT MARITIMES	48
I.1 L'accès aux cargaisons	48
I.2 L'incidence des contrats de ventes	48

I.3 La nationalité des navires	49
I.4 Les formes de trafic	49
I.5 Le cas de la main-d'œuvre	49
I.6 Les buts visés par la déréglementation	50
II BARRIERES ET PRATIQUES COMMERCIALES	50
II.1 Barrières et pratiques relatives à l'accès au marché	50
II.1.1 La réservation des cargaisons	50
II.1.2 Les lois antitrust	50
II.1.3 Les investissements étrangers	51
II.1.4 Les usages commerciaux	52
II.2 La réglementation concernant l'aide publique	52
et la fiscalité	
II.2.1 L'aide financière publique directe et indirecte	52
II.2.2 Les avantages fiscaux	52
II.2.3 Les mesures financières d'incitation à	53
l'utilisation de transporteurs nationaux	
II.4 Réglementations et procédures administratives	53
II.5 La question des normes techniques	53
II.6 L'application des concepts et principes	53
II.6.1 La transparence	53
II.6.2 La prise en compte des intérêts des pays africains	54
II.6.3 La participation croissante des pays en développement	54
II.6.4 La libéralisation progressive	54
III LE CAS PRATIQUE DES EXPORTATIONS DE BANANES	54
ET DE CAFE/CACAO	
III.1 La chaîne de transport maritime de la banane en	55
Côte d'Ivoire	
III.1.1 L'organisation du marché	55
III.1.2 Evolution des exportations	56
III.1.3 Les coûts de la chaîne des transports de la banane	56
III.2 La politique des transports	57
III.3 Identification de quelques problèmes liés à la	58
commercialisation et au transport de la banane	
ivoirienne	
IV. LA CHAINE DE TRANSPORT MARITIME DU CACAO IVOIRIEN	58
IV.1 Les circuits de commercialisation du cacao en Côte d'Ivoire :	59
la nouvelle réglementation	
IV.1.1 La procédure d'enregistrement	59
IV.1.2 L'embarquement	59
IV.2 Le fonctionnement de la chaîne des transports du café/cacao :	60
éléments de compétitivité	
V. IMPORTANCE DES RESTRICTIONS QUANT A L'ACCES	60
AU MARCHE PAR LES STRUCTURES ETRANGERES	
PRESTATAIRES DE SERVICES DE TRANSPORT	
MARITIME	
V.1 Barrières spécifiques au transport maritime	60
V.2 Barrières et pratiques commerciales	60

CINQUIEME PARTIE : IDENTIFICATION DES DOMAINES	61
D'ENGAGEMENTS ET DE REQUETES	
I. L'OFFRE CONDITIONNELLE DE LA COTE D'IVOIRE	61
II. LE ROLE POSSIBLE DES INSTITUTIONS REGIONALES	61
ET SOUS-REGIONALES D'INTEGRATION ECONOMIQUE	
III. LES DOMAINES POSSIBLES D'ENGAGEMENTS ET DE REQUETES	61
III.1 Les engagements	61
III.2 Les domaines de requêtes	63
III.2.1 Le cas du trafic de cabotage	64
III.2.2 La législation sur la concurrence et la surveillance du secteur	65
III.2.3 La création d'un fonds spécial de développement des activités maritimes ..	66
III.2.4 L'utilisation de registres ouverts pour l'immatriculation des navires	67
IV VERS UNE ACTION SOUS-REGIONALE COORDONNEE	67
V. PLAN D'ACTION – CONCLUSION	68
 BILIOGRAPHIE	 70

ANNEXES :

1. TERMES DE REFERENCE
2. OFFRE CONDITIONNELLE DE LA COTE D'IVOIRE
3. PRESENTATION DU DISPOSITIF FISCAL DE LA COTE D'IVOIRE

OBJET DE L'ETUDE

Le réseau CAPAS (Coordinated African Program of Assistance on Services) commun à l'UNDESA et à la CNUCED travaille depuis quelques années à la réalisation d'études nationales sectorielles, en prélude à des séminaires sous-régionaux de préparation des Etats africains aux futures négociations sur le commerce des services, dans le cadre de l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS) mieux connu sous son acronyme anglais « GATS ».

Le présent rapport s'intéresse aux transports maritimes au sein des Etats membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)¹ et d'une façon particulière à la situation des transports maritimes en Côte d'Ivoire. Il comporte cinq parties majeures :

1. Une première partie qui consiste à passer en revue les conditions qui prévalent sur le marché des transports maritimes et des activités auxiliaires en termes d'offre et de demande avec un accent particulier sur la tendance à la concentration et à l'intégration des prestations de services de transport sur l'ensemble des maillons des chaînes présentes et sur les performances des entreprises ivoiriennes du secteur.

2. Une deuxième partie qui est consacrée à l'analyse de l'importance des transports maritimes dans le développement économique des pays de la sous-région à l'aide d'un ensemble d'indicateurs chiffrés, notamment sur l'état des trafics et leur distribution. Des données sont également fournies à ce niveau sur la politique maritime régionale menée sous l'égide de la CMEAOC/TM ainsi que sur les mutations institutionnelles et technologiques qui ont secoué le secteur ces dernières années.

L'environnement général des transports maritimes en Côte d'Ivoire est alors passé en revue à l'aide d'éléments sur le cadre légal et réglementaire, la privatisation des structures opérationnelles et les réglementations transversales au double niveau national et régional.

3. Une troisième partie traite du transport maritime dans le contexte du GATS avec un rappel des définitions, des règles de fonctionnement et des principes de base de l'Accord. Les résultats auxquels les dernières négociations ont abouti sont présentés et l'offre conditionnelle faite par la Côte d'Ivoire à cette occasion est analysée et commentée.

4. Une quatrième partie consiste en l'analyse des barrières au développement des exportations, qu'elles soient liées au transport maritime à proprement parler ou aux

¹ La CMEAOC comprend les pays à littoral de la COA depuis la Mauritanie jusqu'à l'Angola en plus des cinq pays enclavés que sont le Burkina, le Mali, le Niger, la RCA et le Tchad.

pratiques commerciales. Les difficultés liées à l'application des principes de l'Accord sont examinées dans la même optique. Les cas pratiques des exportations de bananes et de cacao viennent illustrer cette analyse.

5. La cinquième et dernière partie s'emploie à identifier les domaines de requêtes, d'exemptions et d'engagements que la Côte d'Ivoire en particulier et la sous-région en général pourraient envisager dans la perspective des futures négociations avec un accent particulier sur l'action groupée des Etats.

INTRODUCTION

C'est le 15 décembre 1993 que l'Acte Final de l'Uruguay Round a été adopté à Genève suite à de longues discussions menées sous l'égide du GATT. Les conventions signées à cette occasion portaient entre autres sur l'institution de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), l'Accord sur le Commerce des Biens et l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS) mieux connu sous son acronyme anglais « GATS ».

Le principal objectif poursuivi par le GATS consiste en la libéralisation du commerce des services par le démantèlement progressif des barrières au commerce et l'ouverture des marchés à la concurrence étrangère, dans le but de conférer un plus grand rôle au secteur des services dans le développement économique des Etats. La prise en compte dès lors de la spécificité propre à chaque sous-secteur du secteur des services impose *de facto* l'adaptation conséquente des règles de fonctionnement de l'Accord. D'autre part, l'application des concepts et principes aux services de transport maritime n'aurait pas été pertinente sans des distinctions dérivant de leurs modes de fourniture. Les engagements pris par les Etats doivent donc être lus à la lumière des règles, concepts et principes de l'Accord.

La fin du processus aura été décevante dans la mesure où les parties présentes, au premier rang les Etats Unis d'Amérique étaient d'avis qu'il fallait atteindre des niveaux plus élevés de libéralisation pour prétendre négocier sur le secteur. Il a été donc convenu de poursuivre plus tard les négociations sur les services de transport maritime en les incluant dans l'Acte Final du cycle. Le Groupe de négociations mis en place publiera un questionnaire portant sur la structure du marché et le cadre réglementaire des transports maritimes auquel la Côte d'Ivoire a répondu en même temps que d'autres Etats de la sous-région. Les points traités ont porté sur le transport maritime, l'accès et le recours aux installations portuaires et les services de transport multimodal.

A la fin du mois de juin 1995, les Etats ont commencé à présenter des projets d'offres d'engagements sur les services de transport maritime parmi lesquelles celle de la Côte d'Ivoire. Les négociations ont donc été conduites sous la forme d'un processus de marchandage d'offres et de requêtes en vue de la libéralisation du commerce des services.

En plus des principes de base de l'Accord que constituent la clause de la nation la plus favorisée (NPF) et le traitement national, il convient de retenir celui relatif à la transparence. Il faut noter à cet égard que l'application de la clause NPF a été suspendue jusqu'à la reprise prochaine des négociations.

La prise en compte de ces données et mécanismes est fondamentale pour assurer une préparation conséquente de la sous-région et de la Côte d'Ivoire au prochain cycle qui va s'ouvrir d'ici l'an 2000, c'est-à-dire très bientôt.

L'examen auquel ce rapport se livre afin de cerner les différents contours du secteur des transports maritimes et des activités connexes dans la sous-région et singulièrement en Côte d'Ivoire vise précisément à aider à une meilleure vérification de « l'applicabilité » des règles, principes et concepts du GATS à ce secteur. Ce faisant, la définition des domaines de requêtes et d'engagements n'en est rendue que plus aisée.

Le degré déjà très avancé de libéralisation du secteur des transports maritimes en Côte d'Ivoire notamment, laisse peu de marge pour l'introduction d'autres offres. Il est par conséquent apparu opportun de proposer la consolidation des domaines non offerts dans la liste des engagements initiaux en même temps que de suggérer la possibilité de tenter d'obtenir une exemption à la clause NPF sur la base d'une initiative régionale, en ce qui concerne le transport de cabotage. L'ambition légitime d'assurer la mise en œuvre du principe sacro-saint de la transparence invite également à mieux doter les Etats de la sous-région de mécanismes forts et fonctionnels de surveillance et de répression des distorsions constatées sur le marché dès lors qu'elles peuvent porter atteinte au libre exercice de la concurrence et compromettre les intérêts des usagers.

La mise en œuvre de registres ouverts pour l'immatriculation des navires et la création de fonds spéciaux pour le financement des activités maritimes apparaissent également comme des voies à explorer dans la recherche d'une libéralisation réussie du secteur.

PREMIERE PARTIE

DONNEES ECONOMIQUES DE BASE SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES EN COTE D'IVOIRE

I. PRINCIPAUX INDICATEURS MACRO-ECONOMIQUES

La République de Côte d'Ivoire est un pays à revenu intermédiaire avec un PNB par habitant chiffré à 630\$US en 1993. Son économie est essentiellement agricole et ce secteur occupe près des 2/3 de la population. Le secteur agricole y compris le sous-secteur forestier et l'agro-industrie ont compté pour 40% du PNB et généré 70% des revenus d'exportation en 1994. Les exportations sont dominées par le cacao, le café et le bois. La population croît au taux de 3,8% l'an depuis les années 70, atteignant 13,5 millions d'habitants en 1994.

Un fort taux de croissance de la population ajouté à un déclin de l'économie a induit une baisse du niveau de vie entre 1980 et 1993.

Le Gouvernement ivoirien a réagi de façon énergique à une telle situation en se joignant à l'acte de la dévaluation du franc CFA en janvier 1994.

L'ajustement structurel aura connu quelques succès jusqu'en 1987 par une réduction des déséquilibres macro-économiques internes et externes.

Dès les années 90, le Gouvernement a entrepris des efforts de restauration de la compétitivité et de la croissance en s'appuyant sur des mesures d'ajustement structurel interne sur le moyen terme avec l'aide de la Banque Mondiale et du FMI. Après bien d'hésitations, les dirigeants du pays accepteront de s'engager vers la libéralisation du commerce par la levée des barrières tarifaires et non tarifaires et la privatisation des entreprises étatiques et ce, sur la période 1995 - 1997. La prospérité économique repose toujours sur le secteur agricole qui est censé stimuler la demande de travail et contribuer substantiellement à la réduction de la pauvreté.

Le taux de croissance du PNB est resté constant sur ces dernières années autour de 1% pendant que celui du PIB aura fait un grand bond en passant sur cette période de -25% à plus de 15%. La reprise au plan économique est nette et l'assainissement de l'environnement légal et institutionnel favorise l'investissement privé étranger qui ne fait que se consolider.

II. CONDITIONS ACTUELLES DE LA DEMANDE ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME ET SERVICES CONNEXES EN COTE D'IVOIRE

II.1 La demande de transport maritime et services connexes en Côte d'Ivoire

Les données qui suivent ont été collectées à partir des statistiques portuaires ivoiriennes. Il est utile à cet égard de signaler que la Côte d'Ivoire dispose de deux ports maritimes à savoir le port autonome d'Abidjan et le port autonome de San Pedro. Le port principal demeure cependant celui d'Abidjan par où passe plus de 80% du trafic maritime du pays, celui de San Pedro ayant été dès le départ dédié au trafic du bois et d'une partie des exportations agricoles (café, cacao).

La situation de la demande de transport maritime se présente ainsi qu'il suit:

II.1.1 Le trafic par le port d'Abidjan

a. Le trafic global

Le port d'Abidjan a enregistré un trafic global de 15.441.220 tonnes en 1998 contre 14.089.802 tonnes en 1997 et a ainsi réalisé un bond de 9,6%. Les prévisions assignées par le Gouvernement ivoirien aux autorités portuaires pour cette période s'établissant à 15.000.000 tonnes, l'on peut dire que ce point de mire a été largement atteint. Les tableaux ci-après donnent en chiffres, l'évolution globale du trafic de marchandises.

TABLEAU 1 : EVOLUTION GLOBALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES AU PORT AUTONOME D'ABIDJAN (Importations & Exportations en tonnes)

Rubriques	1996	1997	1998	VAR %
<u>PORT DE COMMERCE</u>	<u>13.361.226</u>	<u>13.753.968</u>	<u>15.073.590</u>	<u>9,6</u>
- Importations	7.895.403	8.714.289	99.71722	14,4
- Exportations	5.465.823	5.039.679	5101868	1,2
<u>PORT DE PECHE</u>	<u>388.407</u>	<u>335.8344</u>	<u>367.630</u>	<u>9,5</u>
- Importations	314.261	281.662	325253	15,5
- Exportations	74.146	54172	42377	-21,8
<u>TOTAL PORTS</u>	<u>13.794.633</u>	<u>14.089.802</u>	<u>15.441.220</u>	<u>9,6</u>
- Importations	<u>8.209664</u>	8.995.951	10.296.975	14,5
- Exportations	<u>5.539.969</u>	5.093.851	5.144.245	1,0

Source : PAA

Le Port Autonome d'Abidjan a enregistré un trafic global de 15.441.220 tonnes en 1998 contre 14.089.802 tonnes en 1997, soit un bond de 9,6% imputable à la hausse de trafic du port de commerce (+9,6%).

TABLEAU 2 : EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN TONNES

Marchandises générales et produits pétroliers - Import & Export

Rubriques	1996	1997	1998	var %
<u>IMPORTATIONS</u>	<u>8209664</u>	<u>8995951</u>	<u>10296975</u>	<u>14,5</u>
* PORT DE COMMERCE	7895403	8714289	9971722	14,4
-Produits pétroliers	3 933 146	3 552 258	4 281 613	20,5
-March. générales	3 962 257	5 162 031	5 690 109	10,2
*PORT DE PECHE	314 261	281 662	325 253	15,5
<u>EXPORTATIONS</u>	<u>5 539 969</u>	<u>5 093 851</u>	<u>5 144 245</u>	<u>1,0</u>
*PORT DE COMMERCE	5 465 823	5 039 679	5 101 868	1,2
-Produits pétroliers	2 848 617	2 325 423	2 354 329	1,2
-March. générales	2 617 206	2 714 256	2 747 539	1,2
*PORT DE PECHE	74 146	54 172	42 377	-21,8
<u>TRAFIC TOTAL</u>	<u>13 749 633</u>	<u>14 089 802</u>	<u>15 441 220</u>	<u>9,6</u>
* PORT DE COMMERCE	13 361 226	13 753 968	15 073 590	9,6
-Produits pétroliers	6 781 763	5 877 681	6 635 942	12,9
-March. générales	6 579 463	7 876 287	8 437 648	7,1
*PORT DE PECHE	388 407	335 834	367 630	9,5

Source : PAA

Le trafic des produits pétroliers a connu une croissance de 12,9% avec 6.635.952 tonnes en 1998 contre 5.877.681 tonnes en 1997.

b. Le trafic par nature de marchandises

TABLEAU 3 : TRAFIC DE MARCHANDISES GENERALES : IMPORTATIONS EN TONNES

RUBRIQUES	1996	1997	1998	VAR %
clinker	1 131 080	1 202 137	1 280 756	6,5
riz	369 715	596 824	626 360	4,9
froment	217 910	262 900	286 250	8,9
sel	79558	112 002	101 695	-9,2
sucre, glucose	184 606	155 446	227 400	46,3
eng.& mat. prem.	261 003	460 400	570 929	24,0
prod. chim. base	156 064	170 396	184 908	8,5
profilés, toles	32 777	39 343	49 690	26,3
prod.laitiers,oeufs	44 900	46 110	60 968	32,2
vin en vrac	22 521	21 086	23 804	12,9
fruits et légumes	26 664	45 759	45 966	0,5
pap,cart, bruts, lib	90 347	98 202	96 609	-1,6
gypses & laitiers	216 394	329 259	340 636	3,5
quinc./art. mena.	43 825	49 854	72 636	45,7
march. transbord.	321 472	649 014	669 086	3,1
SOUS-TOTAL	3 198 836	4 238 738	4 637 693	9,4
MARCH DIVERSES	763 472	923 293	1 052 416	14,0
TOTAL IMPORT	3 962 257	5 162 031	5 690 109	10,2

Source : PAA

La croissance des marchandises générales importées est due à certains produits tels que le sucre, le glucose, les engrais et matières premières, les profilés, les tôles, les produits laitiers, etc.

**TABLEAU 4 : TRAFIC DE MARCHANDISES GENERALES ET PRODUITS
PETROLIERS : EXPORTATIONS EN TONNES**

RUBRIQUES	1997	ST%	1998	ST%	VAR %
MARCHANDISES GENERALES	2 768 428	54,3	2 782 521	54,2	0,5
cacao en grains	202 309	7,3	198 566	7,1	-1,9
cacao en fèves	643 885	23,3	600 231	21,6	-6,8
cacao en masse	75 651	2,7	103 405	3,7	36,7
ananas frais	180 084	6,5	166 449	6,0	-7,6
bananes	199 025	7,2	216 959	7,8	9,0
grumes	123 465	4,5	77 711	2,8	-37,1
bois débités	221 660	8,0	253 041	9,1	14,2
coton fibres	311 444	11,2	380 018	13,7	22,0
tourteaux	63 202	2,3	64 696	2,3	2,4
caoutchouc brut	61 291	2,2	61 888	2,2	1,0
huile en vrac	50 617	1,8	63 274	2,3	25,0
conserves de thon	48 574	1,8	58 297	2,1	20,0
sucré, glucose, mélasse	55 581	2,0	17 398	0,6	-68,7
poissons congelés	63 340	2,3	47 686	1,7	-24,7
autres marchandises	468 300	16,9	472 902	17,0	1,0
PRODUITS PETROLIERS	2 325 423	45,7	2 354 325	45,8	1,2
produits pétroliers brut CI	645 599	27,8	513 247	21,8	-20,5
produits pétr. semi-finis	0	0,0	114 333		
produits pétr. raffinés	1 679 824	72,2	1 726 745	73,3	2,8
TOTAL EXPORTATIONS	5 093 851	100,0	5 136 846	100,0	0,8

Source : PAA

On note l'augmentation des produits transformés à l'exportation tels que les bois débités, le cacao dérivé, les conserves de thon pendant que l'exportation des produits bruts décroît (cacao en fèves, grumes).

II.1.2 Le trafic de conteneurs et de transbordement au port d'Abidjan

TABLEAU 5 :EVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURS 1992 -1998

RUBRIQUES	EVP ²							VAR %
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
CONT. VIDES	78479	87225	94497	94876	111786	137989	156796	14
CONT. PLEINS	98061	110634	112246	127782	151866	181784	218994	20
Import.	34513	36424	36621	49574	57506	70604	94352	34
Export.	63548	74210	75625	78208	94360	111180	124632	12
TRANSBORD.	12188	40963	408001	38666	46061	96338	92947	-4
Import.	6457	19140	19140	19081	23638	50704	43846	-14
Export.	5731	21526	21661	19585	22423	45634	49101	8
TOTAL	188728	238822	247544	261324	309713	416111	468727	13

Source : PAA

TABLEAU 6 : EVOLUTION DU TRAFIC CONTENEURS

RUBRIQUES	TONNAGE							VAR %
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
Cont. pleins	0	1383697	1390927	1622556	1951730	2322967	287614	24%
Import	0	455770	459550	636475	732763	935345	1301984	39%
Export	0	927927	931377	986081	1218967	1387622	1572630	13%
Transbord.	170661	513242	517030	514408	601652	1226260	1162423	-5%
Import	92706	244816	244746	241404	314111	633532	539878	-15%
Export	77955	268426	272284	273004	287541	592728	622545	5%
Total	170661	1896939	1907957	2136964	2553382	3549227	4037037	14%

Source : PAA

Le trafic de conteneurs est en croissance de 12,6% avec 468.727 EVP, ce qui fait d'Abidjan un grand port à conteneurs. Il faut noter la baisse du trafic en transbordement aussi bien en nombre de boîtes qu'en tonnage.

² EVP = Equivalent vingt pieds - Un conteneur de 40 pieds équivaut à 2 EVP.

II.1.3 Le trafic RO/RO³

TABLEAU 7 : TRAFIC RO/RO 98

ACCONIERS	CONTENEURS				VEHICULES		DIVERS	
	Débarqués		Embarqués		Débar.	Embar.	Débar.	Embar.
	TEU	Tonnes	TEU	Tonnes			Tonnes	Tonnes
SDV	9093	77801	15284	137812	29372	560	117421	104928
SIVOMAR	6797	30742	6569	57805	9748	15	11158	76295
SAGA	6397	44035	6871	55073	1438	1	1891	3729
AUTRES	6336	73539	5650	32138	9110	7	7582	4789
TOTAL RORO 1998	28623	226117	34374	282828	49668	583	138052	189741
TOTAL 97	33063	230444	39896	359435	33184	115	167691	196681
VARIATION	-13%	-2%	-14%	-21%	50%	409%	-18%	-4%

Source : PAA

TABLEAU 8 : EVOLUTION DU TRAFIC RORO

RUBRIQUE	1996	1997	1998	%
CONTENEURS				
TEU	52373	72959	62997	- 14%
TONNAGE	422200	589879	508945	- 14%
VEHICULES	21364	33299	50251	51%
AUTRES MARCH.	291228	364371	364371	-10%

Source : PAA

Abidjan reste, en dépit de la baisse du nombre de conteneurs transportés par les navires RO/RO, un grand port roulier avec un volume de trafic de véhicules en croissance, dominé toutefois par l'importation massive de voitures d'occasion (51% d'augmentation entre 1997 et 1998).

³ RO/RO = Rool On / Roll Off =Navires rouliers à manutention horizontale

II.1.4 Le trafic des portiques

TABLEAU 9 : TRAFIC DES PORTIQUES

ACCONIER	1998					1997				
	Nbre Nav	Nbre Mvnt	Nbre TEU	Nbre pan.	Tps fonct.	Nbre Nav.	Nbre Mvnt	Nbre TEU	Nb Pan.	Tps Fonct.
PORTIQUES										
SAGA	70	18174	22811	588	1592	105	28531	34730	667	2521
SOCIM	60	12947	17886	182	954	68	10757	15313		849
SDV	135	41574	50580	1618	3392	168	433031	52096	1545	3694
AUTRES	16	3238	4070	52	319	9	1099	1323	18	109
GRUE										
SAGA	45	6149	7922	187	559	0	0	0	0	0
SOCIM	50	4519	6220	68	427	0	0	0	0	0
SDV	65	9494	11646	333	989	0	0	0	0	0
AUTRES	10	1581	1966	30	163	0	0	0	0	0
TOTAL	377	97676	123101	3058	8394	350	83688	103462	2345	7173

Source : PAA

Pan. = Pannes

Mvnt = Mouvements

Les portiques ont largement dépassé leurs capacités, les mouvements s'étant accrus de 17% et le nombre de conteneurs manipulés de 19%. Un troisième portique vient d'être acquis par le PAA.

II.1.5 Le trafic de transit

TABLEAU 10 : EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN TRANSIT

RUBRIQUES	1996	1997	1998	VAR
IMPORTATIONS	473 442	575 743	764 469	32,8
BURKINA FASO	198 817	254 813	354 377	39,1
MALI	255 141	299 238	387 888	29,6
NIGER	6 255	6 094	6 863	12,6
AUTRE PAYS	13 229	15 598	15 341	-1,6
EXPORTATIONS	206 085	252 437	317 569	25,8
BURKINA FASO	78 555	103 591	161 099	55,5
MALI	126 760	147 815	155 951	5,5
NIGER	735	123	92	-25,2
AUTRES PAYS	35	908	427	-53,0
TRAFFIC TOTAL	679 527	828 180	1 082 038	30,7
BURKINA FASO	277 372	358 404	515 476	43,8
MALI	381 901	447 053	543 839	21,6
NIGER	6 990	6 217	6 955	11,9
AUTRES PAYS	13 264	16 506	15 768	-4,5

Source : PAA

Le trafic de transit des pays sans littoral connaît une très forte hausse ces dernières années en passant de 679.527 tonnes en 1996 à 1.082.038 tonnes en 1998, soit une croissance de 30,7%. Cette hausse est due à la reprise des activités économiques constatée au Burkina et au Mali.

II.1.6 La diversification des échanges : les importations et exportations

TABLEAU 11 : IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE (EN TONNES)

EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR ZONE GEOGRAPHIQUE			
RUBRIQUES	1996	1997	VAR 97/96
IMPORTATIONS	7 895 403	8 714 289	10,37
Afrique	3 792 222	3 775 018	-0,45
Amérique	859 568	758 789	-11,72
Asie-Océanie	522 685	745 028	42,54
Europe	2 720 927	3 435 401	26,26
Non désignés	0	52	
EXPORTATIONS	5 465 824	5 039 679	-7,80
Afrique	1 967 944	1 772 284	-9,94
Amérique	910 095	939 525	3,23
Asie-Océanie	365 105	404 441	10,77
Europe	2 222 672	1 923 429	-13,46
Non désignés	7	0	-1,00
TOTAL TRAFIC	13 361 227	13 753 968	2,94
Afrique	5 760 166	5 547 302	-3,70
Amérique	1 769 663	1 698 314	-4,03
Asie-Océanie	887 790	1 149 469	29,48
Europe	4 943 599	5 358 830	8,40
Non désignés	7	52	

Source : PAA

L'Europe reste le principal partenaire économique de la Côte d'Ivoire, même si l'on assiste à l'émergence de plus en plus sérieuse de l'Asie.

II.2 L'OFFRE DE TRANSPORT MARITIME

II.2.1 Evolution du trafic navires

Le port d'Abidjan enregistre un trafic de 3.650 navires entrés en 1998 contre 3.384 navires entrés en 1997. Il est noté que les entrées sont en hausse aussi bien au port de commerce (+6,9%) qu'au port de pêche(+11,5%). Au port de commerce, l'on a enregistré 2.2883 navires entrés en 1998 contre 2.696 navires entrés en 1997.

La répartition du trafic par type de navire donne les résultats suivants, au port de commerce :

TABLEAU 12 : NAVIRES ENTRES AU PORT DE COMMERCE D'ABIDJAN EN 1997 - 1998, PAR TYPE

Type de navires	1997	1998	VAR %
Cargos polyvalents	144	166	15,27
Porte-conteneurs	434	508	17,05
Rouliers	374	407	8,82
Vraquiers	104	143	37,5
Navires-citernes	45	49	8,8
Navires fruitiers	150	164	9,33
Cargos traditionnels	829	794	-4,22

Source : PAA

II.2.2 Evolution du trafic navires par pavillon (Entrée/Port de commerce 1997)

TABLEAU 13 : EVOLUTION DU TRAFIC NAVIRES PAR PAVILLON AU PAA-1997

RUBRIQUES	NOMBRE DE NAVIRES	CLASSEMENT
AFRIQUE	259	
Libéria	214	5e
Nigeria	28	19e
Soudan	17	23e
AMERIQUE	613	
Panama	296	1er
Bahamas	274	2e
Etats-Unis	29	17e
Belize	14	24e
ASIE-OCEANIE	296	
Chypre	231	4e
Chine	30	16e
Singapour	22	20e
Philippines	13	25e
EUROPE	1 380	
St-Vincent	262	3e
France	145	6e
Danemark	144	7e
Grande-Bretagne	129	8e
Allemagne	122	9e
Malte	114	10e
Eire	95	11e
C.E.I	92	12e
Italie	81	13e
Hollande	81	14e
Grèce	48	15e
Norvège	29	18e

Roumanie	21	21e
Pologne	17	22e
SOUS-TOTAL	2 548	
DIVERS	148	
ENSEMBLE	2 296	

Source : PAA

II.2.3 Performances des entreprises ivoiriennes du secteur

Suite à la dissolution de l'armement national, SITRAM en 1995, une société dénommée Compagnie Maritime de Côte d'Ivoire (COMARCO) est née avec l'objectif de prendre le relais des droits de trafic nationaux. En réalité COMARCO est le fruit d'un regroupement de chargeurs impliqués dans le négoce du café et du cacao. D'autres armements ivoiriens se verront octroyer des agréments dans cette foulée, au nombre desquels : BENYA-SARL ; RANKA International Shipping ; NAVICOM ; AGITMAR et IMAC Shipping. L'organisation Centrale des Producteurs d'Ananas et de Bananes (OCAB) a créé à son tour un armement dénommé SITROCAB qui opère essentiellement à partir du marché spot du reefer pour le compte de ses membres.

Le trafic des compagnies maritimes ivoiriennes en 1996 se présente comme suit :

TABLEAU 14 : PERFORMANCES DES ARMEMENTS IVOIRIENS - 1996

Nom	Exportations		Importations		Total	
	Tonnage	%	Tonnage	%	Tonnage	%
BENYA SHIPPING	13 395	4	16 395	42	26 494	9,41
CGMI	5 543	2			5 453	1,91
COMARCO	14 712	6	1 302	3	16 014	5,68
NAVICOM	3 282	1			3 282	1,16
RANKA	285	0	1 324	3	1 609	0,57
SIVOMAR	208 573	86	20 070	51	228 643	81,22
Total I	242 404	100	39 091	100	281 495	100
SITROCAB	154 347		958		155 305	
Total II	396 751		40 049		436 800	
Total national hors hydrocarbures	2 643 207		2 672 197		5 314 404	

Source : Document Ministère des Transports sur l'environnement général des transports maritimes en CI - 1997

COMARO ayant cessé d'exister, sa part de trafic est à présent réduite à néant. Pour mémoire, les armements européens confondus représentent près de 80% du trafic, la part des armements ivoiriens se situant en-dessous de 5% du trafic global. Les

armements européens leaders sont Delmas, CMB-T, Maersk Line, SCESO. Viennent ensuite Messina, Nedlloyd, OTAL, Seatrans et Torm Lines.

II.2.4 Concentration de l'offre de services de transport maritime et des services auxiliaires : la réalité du multimodalisme

La réalité de l'intégration des maillons de la chaîne de transport maritime est indéniable en ce qui concerne le trafic passant par la plate-forme portuaire d'Abidjan. Le cas de l'appartenance de l'armement Delmas, et des opérateurs portuaires et organisateurs de transport comme SAGA et SCAC-SOCOPAO au même grand groupe BOLLORE illustre parfaitement cet état de fait. Le secteur des activités auxiliaires du transport maritime se caractérise toutefois par son atomicité, 47 entreprises étant répertoriés comme y exerçant surtout en tant que transitaires, consignataires, acconiers, le cumul de ces activités étant courant.

La société Delmas Vieljeux Côte d'Ivoire (SDV-CI) occupe le premier rang parmi les structures prestataires de services auxiliaires du transport maritime en Côte d'Ivoire avec un chiffre d'affaires qui représente 28,73% du secteur. Ce chiffre se répartit entre le transit (44%), la manutention (48%), la consignation (1%) et la réparation de conteneurs (7%), la différence allant aux agences de voyage. SDV-CI aura traité en transit 803 778 tonnes en trafic à l'exportation, soit 30,42% de ce trafic.

La SGA-CI du même groupe, occupe le deuxième rang dans ce classement avec un chiffre d'affaires constitué à 45% de la manutention, 42% du transit, 3% de la consignation et 4% du groupage.

SAGA-CI aura traité en transit 679 132 tonnes correspondant à 25,70% de ce marché. SAGA-CI est partie prenante également et de façon majoritaire à l'exploitation du chemin de fer Côte-d'Ivoire - Burkina, à travers la société concessionnaire SITARAIL.

Ensemble avec un troisième entreprise dénommée SCESO, nous aboutissons à un chiffre d'affaires cumulé représentant 64,29% du chiffre d'affaires hors taxes du secteur maritime et 65% du chiffre d'affaires hors taxes généré par les auxiliaires du secteur.

DEUXIEME PARTIE

LA POLITIQUE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE ET EN COTE D'IVOIRE

I. TRANSPORT MARITIME ET DEVELOPPEMENT : LE CAS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE ET DE LA COTE D'IVOIRE

I.1 Quelques indicateurs de l'état actuel des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre

L'économie des Etats de l'Afrique de l'Ouest est marquée par un certain nombre de traits distinctifs :

- ⇒ une économie basée essentiellement sur des matières premières (produits de la forêt, miniers, agricoles);
- ⇒ l'exiguïté des marchés;
- ⇒ l'extrême extraversion des échanges;
- ⇒ une intégration économique moribonde du fait de la faiblesse des échanges intra-régionaux des entraves lourdes à la fluidité des échanges, de la lourdeur et de la complexité des procédures administratives, fiscales, commerciales et douanières.

Comme résultante des facteurs ci-dessus énoncés, le commerce extérieur de la sous-région avec ses partenaires européens, est tributaire à plus de 90% de la mer.

En 1992, à l'occasion de la première table ronde organisée conjointement par la Banque Mondiale et la CMEAOC/TM sur les services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre et plus tard sur la base des études qui s'en sont suivies les ratios suivants étaient avancés :

- ⇒ 75% des achats et des ventes de l'Afrique subsaharienne se font avec l'Europe
- ⇒ les exportations totales en valeur de chaque pays sont représentées par deux ou trois produits qui constituent à eux seuls plus de 50% des valeurs cumulées;

Là-dessus, les résultats auxquels sont parvenus les experts du cabinet canadien CPCS-Montréal commis en 1995 à l'élaboration d'une nouvelle politique maritime pour les Etats membres de la CMEAOC/TM, apparaissent comme suit :

**TABLEAU 15 : DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DU COMMERCE PAR PAYS
(1990 - 1994) EN MILLIERS DE TM**

	Sénégal	Côte d'Ivoire	Ghana	Nigéria	Cameroun	Total	%
IMPORTATIONS							
Afrique	1200	3.375	1.643	804	578	7.600	34.1
Amérique	200	450	422	1.454	206	2.733	12.3
Asie-oc.	400	177	188	325	138	1.227	5.5
Europe	1.265	2.459	2.018	3.796	1.160	10.697	48.1
Total	3.065	6.460	4.272	6.379	2.082	22.258	100,0
EXPORTATIONS							
Afrique	500	1.937	157	15.876	16	17.986	25.0
Amérique	200	339	202	15.154	28	15.923	21.5
Asie-océ.	300	155	539	9	144	1.146	1.6
Europe	941	2.246	1.235	32.337	1.647	38.406	51.9
Total	1.941	4.677	2.133	63.376	1.835	73.961	100,0

Source : Cabinet CPCS Montréal - Etude sur la nouvelle politique maritime de la CMEAOC - 1995

**TABLEAU 16 : DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR
HORS PRODUITS PETROLIERS ET TRAFIC DE CABOTAGE - 1994 (EN
MILLIERS DE TM)**

	Sénégal	Côte d'Ivoire	Ghana	Nigéria	Cameroun	Total	%
IMPORTATIONS							
Afrique	69	314	143	804	13	1.343	8,6
Amérique	200	431	444	1.454	206	2.736	17,4
Asie-Océ.	400	177	194	325	138	1.234	7,9
Europe	1.265	2.016	2.138	3.796	1.160	10.375	66,1
Total	1.934	2.939	2.920	6.379	1.517	15.689	100,0
EXPORTATIONS							
Afrique	500	141	0	375	16	1.032	10,6
Amérique	200	281	201	154	28	864	8,9
Asie-Océ.	300	180	532	9	144	1.165	12,0
Europe	941	2.591	1.215	287	1.647	6.681	66,1
Total	1.941	3.193	1.948	825	1.835	9.742	100,0

Source : Cabinet CPCS Montréal - Etude sur la nouvelle politique maritime de la CMEAOC - 1995

**TABLEAU 17 : DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DU COMMERCE EXTERIEUR
HORS PRODUITS PETROLIERS ET TRAFIC DE CABOTAGE - 1994 (EN %)**

	Sénégal	Côte d'Ivoire	Ghana	Nigéria	Cameroun	Total	%
IMPORTATIONS							
Afrique	3,6	10,7	4,9	12,6	0,9	8,6	8,8
Amérique	10,3	14,7	15,2	22,8	13,6	17,4	14,2
Asie-Océ.	20,7	6,0	6,6	5,1	9,1	7,9	8,6
Europe	65,4	68,6	73,2	59,5	76,5	66,1	68,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
EXPORTATIONS							
Afrique	25,8	4,4	0,0	45,4	0,9	10,6	11,2
Amérique	10,3	8,8	10,3	18,6	1,5	8,9	18,6
Asie- Océanie	15,5	5,6	27,3	1,1	7,8	12,0	5,4
Europe	48,5	81,1	62,4	34,8	89,7	68,6	64,8
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Cabinet CPCS Montréal - Etude sur la nouvelle politique maritime de la CMEAOC - 1995

⇒ La forte présence de l'Europe dans les échanges avec les principaux pays d'Afrique de l'Ouest apparaît clairement à la lecture de ces tableaux.

⇒ L'Afrique du Sud et les Etats asiatiques émergent cependant depuis ces dernières années comme des partenaires significatifs de la sous-région. C'est ainsi que les importations sud-africaines vers l'Afrique de l'Ouest et du Centre sont passées de 30 millions de dollars US à 62 millions de dollars US en valeur de 1992 à 1994 tandis que les exportations dans la même période passaient de 63 millions de dollars US à 85,5 millions de dollars US. La Côte d'Ivoire et le Ghana apparaissent comme les principaux partenaires de l'Afrique du Sud puisque les importations sud-africaines de Côte d'Ivoire (produits alimentaires essentiellement) ont atteint 23,4 millions de

dollars en 1994 contre 14,4 millions de dollars pour les exportations à partir de l'Afrique du Sud vers ce pays, pour la même année. Les tableaux ci-dessus montrent que les importations de la sous-région à partir de l'Asie et dans l'autre sens les exportations vers cette partie du monde ne représentent respectivement que 8% et 12% des ensembles considérés. De plus, les importations sont constituées pour moitié par le riz, et pour l'autre moitié par des matériels électroniques et les véhicules. Les exportations quant à elles se concentrent sur les minerais et produits minéraliers, le coton et le cacao. Les deux sous-régions semblent bénéficier des mêmes avantages comparatifs dans le domaine des exportations non-traditionnelles comme celles de l'huile de palme et du bois.

⇒ Abstraction faite du pétrole brut, il apparaît un déséquilibre entre les marchandises diverses (general cargo) et les vracs secs autant à l'importation qu'à l'exportation. Les vracs secs à l'exportation représentent moins du tiers des importations correspondantes tandis que les exportations de marchandises diverses comptent pour près de 80% des importations desdites marchandises. Les autres vracs liquides sont constitués de petites quantités de produits agricoles et chimiques ainsi que d'huiles brutes et produits du raffinage.

La balance entre marchandises diverses et marchandises conteneurisées est mise en évidence dans le tableau suivant :

TABLEAU 18 : REPARTITION DES MARCHANDISES PAR TYPE DE CONDITIONNEMENT - 1994 (EN MILLIERS DE TM)

	Sénégal	Côte d'Ivoire	Ghana	Nigéria	Cameroun	Total
IMPORTATIONS						
Vracs	1,318	926	604	2,337	711	5.896
Conteneurs	170	704	437	1,188	215	2.714
Total	1.488	1.630	1.041	3.525	926	8.610
% Conteneurs	11,4	43,2	42,0	33,7	23,2	31,5
EXPORTATIONS						
Vracs	404	1.402	1.511	285	759	4.361
Conteneurs	344	1.204	276	255	445	2.524
Total	748	2.606	1.787	540	1.204	6.885
% Conteneurs	46,0	46,2	15,4	47,2	37,0	36,7

Source : Cabinet CPCS Montréal - Etude sur la nouvelle politique maritime de la CMEAOC - 1995

I.2 Particularités des politiques de transport maritime en Afrique de l'Ouest : la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)

La politique maritime suivie par les Etats de l'Afrique de l'Ouest et donc par la Côte d'Ivoire est indissociable de celle prônée et mise en oeuvre sous l'égide de la CMEAOC. Il faut à cet égard remonter jusqu'au 19ème siècle pour retrouver les rapports initiaux entre le transport maritime et les vellétés d'expansion du colonisateur au travers d'établissements de négoce international installés sur la Côte Ouest Africaine. Les transports maritimes sont donc et très tôt apparus comme un champ privilégié d'expression des rivalités coloniales, en raison de leur importance économique. Les transports maritimes eux-mêmes seront régis à cette époque par des dispositions protectionnistes du genre de celles contenues dans le « pacte colonial » qui ne reconnaissait des droits de trafic qu'à la métropole dans le cadre binaire compris des relations qu'elle entretenait avec les territoires dépendants.

C'est du reste dans ce contexte que se sont développées les conférences maritimes, comme vecteurs de ces politiques. Ainsi sont nées :

- ⇒ l'American West Africa Freight Conference (AWAFC)
- ⇒ La Central West Africa Lines (CEWAL)
- ⇒ La Far East West Africa Conference (COWAC)
- ⇒ La Mediterranean West Africa Conference (MEWAC)
- ⇒ La United Kingdom West Africa Lines Joint Services (UKWAL)

Toutes ces structures sont restées longtemps fermées aux rares compagnies maritimes africaines existantes à l'époque, qui de surcroît se caractérisaient par leur faible capacité d'emport de fret marchand.

La politique maritime des pays membres de la CMEAOC peut être sommairement analysée à travers d'une part, les objectifs fondamentaux de l'Organisation et de l'autre, sa mise en oeuvre, ses résultats et les perspectives qu'elle offre.

I.2.1 Les objectifs fondamentaux de la CMEAOC/TM

En vertu des dispositions pertinentes de la Charte dite d'Abidjan, la CMEAOC/TM poursuit comme objectif principal l'harmonisation et la coordination des politiques de développement dans le domaine des transports maritimes et activités auxiliaires, des ports et de la formation de ses Etats membres. D'une manière générale, cet objectif s'articule autour des actions ci-après :

- ⇒ coordination des politiques des Etats membres en matière de transports maritimes;
- ⇒ création de conseils des chargeurs et regroupement de ces structures au sein d'un organe de coopération;
- ⇒ création de comités de facilitation et de simplification des formalités administratives liées au trafic maritime international, dits comités FAL⁴;

⁴ Il s'agit de comités nationaux de facilitation

- ⇒ incitation à la création d'unités de groupage du fret dans le but de favoriser les compagnies de navigation de la sous-région;
- ⇒ création et développement de flottes marchandes;
- ⇒ coordination de l'action des compagnies nationales de navigation par une utilisation optimale des capacités de transport, grâce à une organisation concertée des lignes et agences;
- ⇒ études sur l'opportunité de création de compagnies régionales;
- ⇒ mise en place d'équipements indispensables à la fluidité du trafic;
- ⇒ organisation de l'exploitation des installations portuaires par la mise en place de structures de gestion appropriées et l'utilisation rationnelle des moyens humains;
- ⇒ reconnaissance de traitements préférentiels et de facilités de transit aux pays sans littoral, ...

I.2.2 Les accords bilatéraux

La politique en matière de transports maritimes adoptée par les Etats membres de la CMEAOC s'est fondée essentiellement sur la réservation des cargaisons et la discrimination au niveau des flottes engagées dans le trafic. Sur la base des dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, ces Etats ont mis en œuvre des réglementations fondées sur la règle dite des 40 - 40 - 20. Même quand la convention stipulait clairement que non seulement cette règle concernait le trafic conférentiel, mais excluait de son champ d'application les vracs, plusieurs pays de la sous-région ont entrepris de l'appliquer à tout le trafic sans distinction. C'est en vue de l'application des ces réglementations que les Etats membres de la CMEAOC dans leur grande majorité signeront des accords bilatéraux avec leurs partenaires commerciaux européens notamment par lesquels ils réservaient à leurs flottes marchandes nationales 40% du fret généré globalement à l'occasion de leurs échanges extérieurs.

En plus de ces dispositions réglementaires, d'autres Etats intégreront d'autres mesures extralégales portant sur la réservation exclusive ou partielle en faveur de leurs armements, de certains produits (café, cacao, coton, ...). Entre autres mesures complémentaires à la réservation des cargaisons, l'on peut citer :

- ⇒ les restrictions liées au contrôle de change;
- ⇒ l'obligation d'acheter Fob et de vendre Caf;
- ⇒ la mise sur pied de bureaux de fret aussi dans les Etats que dans les principaux ports d'embarquement outre-mer;
- ⇒ la signature d'accords de slot, surtout par les armements NVOCC⁵;
- ⇒ la reconnaissance du statut d'armement national à des compagnies privées dans le but de les faire accéder aux droits de trafic nationaux;
- ⇒ le système de dispenses accordées de façon préférentielle aux armements ayant le statut ci-dessus cité, etc.

I.2.3 Le bilan

⁵ NVOCC = Non Vessel Owners Common Carriers, c-à-d des armements non propriétaires de moyens navals en propre

Les résultats d'une telle politique peuvent être appréciés à plusieurs niveaux :

- ⇒ au niveau portuaire par les efforts d'harmonisation et d'animation de politique portuaire grâce à l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC);
- ⇒ au niveau des conseils des chargeurs qui auront tenté de se constituer en négociateurs de taux de fret en rapport avec les conférences maritimes;
- ⇒ au niveau de la participation des armements africains au trafic, qui, si elle est réduite aujourd'hui aux parts congrues, n'en aura pas moins été substantielle, puisqu'en 1975 elle est passée de 3% à 30% pour certains d'entre eux;
- ⇒ au niveau des pays sans littoral qui ont pu exprimer leurs problèmes en matière de transport et de transit de marchandises auprès de leurs voisins à façade maritime et ainsi obtenir des concessions diverses;
- ⇒ au niveau de la formation avec la création de deux académies d'enseignement aux métiers maritimes.

1.2.4 Les mutations intervenues dans le secteur des transports maritimes

Un ensemble de mutations sont venues bouleverser de façon considérable ce paysage, qui sont à analyser également à plusieurs niveaux

- ⇒ au niveau économique mondial, avec une crise dont l'amplitude est si grande qu'elle se traduit par un alourdissement de la dette extérieure et un fléchissement des taux de croissance
- ⇒ au niveau des moyens navals, avec une dégradation des flottes marchandes nationales à partir de 1980, caractérisée par une chute brutale des capacités d'export, selon le rythme suivant :

1975 : 570 460 TPL⁶ pour 4 armements (47 navires)

1980 : 969 110 TPL pour 8 armements (77 navires)

1985 : 816 263 TPL pour 12 armements (59 navires)

1990 : 463 700 TPL pour 14 armements (31 navires)

Au jour d'aujourd'hui, la situation est plus catastrophique puisque la Camship et la Black Star Line qui étaient les seuls armements à posséder encore des moyens navals les ont perdus, le premier ayant rejoint le clan des NVOCC et le second ayant été purement et simplement liquidé. Au total, l'application des dispositions du Code de conduite des conférences maritimes n'aura pas produit les effets escomptés :

- ⇒ au niveau technologique, l'incapacité quasi-structurelle des armements africains à s'adapter aux nouvelles techniques de manutention, de conditionnement et d'organisation des dessertes est notoire;

⁶ TPL = Tonnes de port en lourd - Unité de mesure du tonnage brut d'un navire

- ⇒ le défi de la libéralisation du commerce des services entamée depuis les années 80 et qui prône le libre accès au marché sur des bases commerciales en même temps qu'elle coïncide avec le développement des méga-transporteurs, la prépondérance du multimodalisme, le développement des services de feedering et de services autour du monde;
- ⇒ d'une manière générale, la tendance est à la commercialisation, la privatisation des services et la dérégulation sur tous les maillons de la chaîne internationale des transports;
- ⇒ il est admis que la politique des transports maritimes doit être déterminée en fonction de la satisfaction de la demande en mettant en avant les intérêts des chargeurs et non ceux des compagnies maritimes. Cette politique doit par conséquent être intégrée dans les objectifs globaux de promotion du commerce extérieur des Etats dans le but d'accroître et encourager la compétitivité des productions nationales et assurer ainsi la croissance économique;
- ⇒ le maintien de politiques maritimes protectionnistes se heurtent aux positions développées par les partenaires commerciaux à l'autre bout du trafic ainsi qu'aux objectifs poursuivis par l'Organisation Mondiale du Commerce. La sous-région dans tous les cas, s'isolera en poursuivant de telles politiques contraires à la réalité technologique et économique des systèmes de production et des marchés mondiaux;
- ⇒ les marchés de l'affrètement pour les vracs et les trafics dits spéciaux sont garantis d'une compétitivité, où les chargeurs peuvent accéder à des taux de fret suffisamment bas, dans un contexte ouvert;
- ⇒ le système conférentiel est absent désormais sur la Côte Ouest africaine depuis son affaiblissement par la Commission européenne suite aux conflits armatoriaux qui ont abouti aux sanctions sévères infligées aux armements principaux sur ces trafics tels que Delmas et la Compagnie Maritime Belge (CMB);
- ⇒ La révolution du conteneur continue : les navires porte-conteneurs modernes sont d'un coût si élevé que des consortiums se forment çà et là en vue de leur acquisition et réduire ainsi les risques liés à la mobilisation de capitaux importants;
- ⇒ le système de l'éclatement mieux connu sous son appellation anglo-saxonne de « hub and spokes »⁷ est indissociable aujourd'hui de l'évolution prépondérante de la conteneurisation. En réalité, un porte-conteneurs de 4 400 EVP coûte environ 100 millions de dollars et ne saurait effectuer des escales perlées dans tous les ports, surtout quand ceux-ci n'offrent pas les capacités nautiques requises pour les accueillir;
- ⇒ cette situation est à considérer en même temps que l'élasticité du marché du transport maritime, dans la mesure où les navires porte-conteneurs sont disponibles,

⁷ Hub and spokes = système d'éclatement fondé sur des ports principaux et des ports secondaires

permettant aux armements NVOCC et autres organisateurs de transport, de se tailler des niches particulières sur des segments de marché où ils peuvent contrecarrer de façon sérieuse les situations de monopole ou d'oligopole occupées par les grands opérateurs multimodaux à intégration verticale;

- ⇒ au niveau même de l'organisation des dessertes, il est constaté l'introduction de services autour du monde avec des navires porte-conteneurs de très grande capacité (3000 EVP). Un service est organisé entre les Côtes Ouest et Est des Etats Unis, l'Europe et l'Asie (pendulum services) avec des navires « post panamax » d'une capacité d'emport de plus de 4000 EVP. Des services directs sont également établis entre l'Asie et l'Amérique du Sud en passant par l'Afrique du Sud. Ces services obéissent aux seules lois du marché et la recherche d'une plus grande rationalisation sans intervention étatique. Des ports d'éclatement offrant des facilités nautiques intéressantes sont dédiés aux trafics Est - Ouest à partir desquels les activités de feederings sont organisés vers la sous-région en l'occurrence. En dehors du reste des services de feederings à partir des hubs du Sud-Ouest européen (Cadix, Algeiras, Gibraltar) et de l'Afrique du Sud (Cape-Town), les échanges internationaux par voie maritime dans la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre se réalisent d'une part par des liaisons directes entre l'Hémisphère Nord (Amérique et/ou Europe) et l'Afrique du Sud avec une escale à Abidjan qui se profile comme un hub sous-régional et de l'autre par des lignes qui couvrent une rangée complète de ports le long de la Côte Ouest Africaine avec des navires âgés;
- ⇒ les alliances de tous genres s'opèrent entre transporteurs maritimes et professionnels des métiers terrestres connexes, de sorte que l'intégration des maillons de la chaîne de transport international maritime devient le fait de quelques opérateurs. Sur la Côte Ouest Africaine notamment, les leaders sont aujourd'hui bien connus qui représentent plus de 80% des tonnages transportés et traités à terre. Il s'agit de Delmas, de la CMB et de Maerks Line. L'alliance de dernière heure « Maersk Line, Sealand et Safmarine » vient changer de façon radicale le paysage de la desserte en présentant une configuration où ce conglomérat qui continuera sa politique de maillage des courants de trafic Est/Ouest et Nord/Sud se retrouvera face à Delmas qui ne peut s'offrir, pour le moment tout au moins, le risque d'abandonner son système de services directs. Cette mouvance exclut bien entendu les armements survivants de la sous-région ainsi que les petits opérateurs terrestres du champ de la concurrence. Il reste cependant dans l'esprit d'une bonne majorité d'experts du shipping que les structures dominantes du secteur correspondront à des opérateurs intermodaux reposant sur des gestionnaires chevronnés du transport maritime et le marché de l'affrètement et qui ne prendront pas le risque de s'exposer aux risques inhérents à la propriété navale.

II. L'ENVIRONNEMENT GENERAL DES TRANSPORTS MARITIMES EN COTE D'IVOIRE

La Côte d'Ivoire a très tôt opté pour une politique de développement des services maritimes et portuaires volontariste, se fondant sur le fait que plus de 90% de ses échanges extérieurs passent par la mer et sur l'ambition légitime de prendre part et de façon significative au transport des cargaisons ainsi générées. C'est ainsi que l'Etat ivoirien s'est engagé dans l'amélioration des infrastructures portuaires et l'adoption

d'un cadre juridique et réglementaire favorable à la flotte nationale, fondée sur les dispositions du Code de conduite des conférences maritimes. Dans le même temps, l'accent a été mis sur la formation du personnel navigant et sédentaire ainsi que sur celle relative aux métiers connexes du shipping.

Le processus de libéralisation de l'économie ivoirienne entamé depuis 1980 conduira à un retrait de l'Etat de l'activité économique et à une ouverture plus grande de l'accès au marché. En matière de transport maritime et d'activités portuaires, l'accent sera mis sur :

- ⇒ la stimulation de la concurrence entre opérateurs;
- ⇒ l'élimination de toute pratique restrictive quant à l'accès au trafic
- ⇒ la privatisation des entreprises d'Etat du secteur

La réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire dans le secteur des transports maritimes et activités connexes, couvre de façon quasi-exhaustive l'ensemble des aspects, à savoir :

- ⇒ la navigation maritime
- ⇒ l'environnement marin et lagunaire
- ⇒ le statut des marins et des navires
- ⇒ le transport des marchandises par mer
- ⇒ les auxiliaires du transport maritime
- ⇒ la formation, ...

II.1 Le cadre institutionnel

Deux pôles de développement existent en Côte qui gouvernent le secteur des transports maritimes et des activités portuaires :

- ⇒ un secteur public constitué d'une administration maritime placée sous l'autorité du Ministre des Transports avec deux grandes directions centrales : la direction des affaires maritimes, fluvio-maritimes et de plaisance (DTMFP) et la direction des affaires maritimes et portuaires (DAMP); d'une académie maritime régionale commune aux vingt cinq Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre membres de la CMEAOC/TM; des ports autonomes d'Abidjan et de San Pedro.
- ⇒ un secteur privé très actif constitué d'entreprises de transport maritime et d'entreprises auxiliaires du transport maritime opérant dans les métiers terrestres portuaires qui pourrait se décliner en opérateurs nationaux et en filiales de grands groupes internationaux.
- ⇒ l'Office Ivoirien des Chargeurs jadis démembrement de l'Etat qui a subi une profonde réforme qui en fait aujourd'hui une structure purement privée de défense et de représentation des intérêts des utilisateurs des transports publics, tous modes confondus.

Le souci de permettre une plus grande expression des usagers dans les questions qui touchent à l'évolution de l'ensemble des opérations réalisées dans l'emprise portuaire, a amené le port autonome d'Abidjan à mettre en place la communauté portuaire d'Abidjan composée de membres titulaires au nombre desquels, le port lui-même, la fédération maritime (FEDERMAR), les armements nationaux, la douane et de membres associés tels que les chambres consulaires. La communauté portuaire vise la promotion commerciale du port d'Abidjan et des relations de coopération avec d'autres organisations similaires.

II.2 Le cadre réglementaire

La réglementation peut être regroupée en trois grands groupes de textes :

II.2.1 le code de la marine marchande qui est en cours de révision pour en faire un code maritime intégrant désormais une définition plus fine des missions de l'autorité maritime, la prise en compte de la navigation de plaisance, du transport fluvio-lagunaire, d'aspects complémentaires sur les auxiliaires du transport maritime, du processus de la libéralisation qui consacre l'ouverture des trafics, l'abandon des mesures protectionnistes de tous genres, la privatisation des entités navales et autres structures connexes, des infractions et procédures, de la gestion des ressources halieutiques, ...

II.2.2 la réglementation en matière d'organisation du transport maritime qui renvoie aux nouveaux textes ci-après :

- ⇒ le Décret n° 95-385 du 13 avril 1995 portant organisation du trafic maritime en Côte d'Ivoire qui fixe les conditions générales de l'organisation du trafic maritime. Il confie le transport des marchandises importées et exportées aux compagnies maritimes nationales et étrangères et constitue de fait le point de départ de la libéralisation du secteur qui a été amorcée avec la décision du Gouvernement de supprimer le visa préalable d'embarquement et de débarquement de l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC);
- ⇒ l'Arrêté n° 00002 / MDET / MEF du 12 mars 1996 relatif à l'organisation du trafic maritime en Côte d'Ivoire qui fixe les modalités d'application du Décret du 13 avril 1995. Il précise les obligations des opérateurs, en particulier des chargeurs et des armements ainsi que celles de l'Administration représentée par la Direction des Transports Maritimes Fluvio lagunaires et de Plaisance (DTMFP);
- ⇒ le Décret n° 96 / 212 du 09 mars 1996 portant libéralisation du régime des transports maritimes spécialisés qui dispose que l'accès aux trafics spécialisés est libre en ce qui concerne le transport réfrigéré, le transport de vrac liquides et le transport de vrac solides;
- ⇒ l'Arrêté n° 001 / MDET / DTMFP du 12 mars 1996 relatif à l'application du Décret portant régime des transports maritimes spécialisés qui précise que les droits de trafic maritime portent sur le volume et le tonnage prévisionnel annuel des cargaisons à exporter ou à importer. Il dispose qu'en cas de litige sur les taux de fret, la

Chambre de Commerce et d'Industrie et chargée d'arbitrer. Les chargeurs, en vertu de cet Arrêté, ont l'obligation de communiquer à l'autorité maritime l'état de leurs cargaisons trimestrielles transportées en tonnage et volume et ce, à des fins de suivi statistique et de contrôle;

⇒ le Décret n° 96 / 213 du 09 mars 1996 relatif aux opérations d'affrètement et de frètement de navires qui dispose que toute opération d'affrètement et de frètement est soumise à l'autorisation de l'autorité maritime. Il retient cependant que les affrètements à temps ou au voyage sont réputés autorisés dès le dépôt de la charte partie auprès de l'autorité maritime. Pour les affrètements coque-nue, la demande d'affréter doit être adressée au moins quinze (15) jours avant le démarrage effectif de l'opération.

II.2.3 La réglementation portuaire qui est marquée par le fait que l'autorité portuaire assume les tâches générales de création et de maintenance des infrastructures, de sécurité et de gestion du domaine portuaire tandis que les activités opérationnelles sont laissées au secteur privé. Deux textes régissent l'accès aux professions auxiliaires du transport maritime :

⇒ le Décret n° 97 / 614 du 16 octobre 1997 relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire portuaire et de consignataire maritime dans les ports ivoiriens;

⇒ le Décret n° 97 / 615 du 16 octobre 1997 portant réglementation de l'exercice de la profession d'avitailleur maritime dans les ports ivoiriens.

Ces textes fixent des critères plus précis d'attribution et de retrait des agréments, allègent les procédures et l'instruction des dossiers, instaurent un suivi et un contrôle des sociétés agréées qui ne sont désormais soumises à aucune obligation codifiée vis-à-vis de l'Administration centrale et préviennent ou sanctionnent le cas échéant les sociétés clandestines ainsi que les cas de concurrence déloyale.

Il est cependant constaté sur le terrain que la plupart des transitaires, consignataires et transporteurs maritimes opèrent sans aucune référence à la réglementation ci-dessus décrite, que des opérateurs se substituent à d'autres dans le cadre de leurs engagements et qu'une guerre des taux de fret qui a atteint un niveau inégalé se mène. Sur le dernier point, l'on serait tenté de crier au dumping car dans la réalité, les gains de productivité très élevés dans les opérations terrestres et celles liées à la logistique intermodale vue comme un ensemble, autorisent la pratique de taux de fret très bas (de sous-palan à sous-palan), par le jeu d'une compensation qui est ainsi possible, surtout par les grands groupes à intégration verticale du type de Delmas.

II.3 Le processus de la privatisation dans le secteur des transports maritimes et activités connexes en Côte d'Ivoire

En raison du caractère déjà privé des activités de transport maritime et connexes, la privatisation dans le secteur n'a concerné que très peu d'entreprises :

- la SITRAM, armement national, qui a été purement et simplement liquidée parce qu'ayant largement consommé son capital avec des pertes cumulées de plus de 30 milliards de francs CFA;
- la SISA, consignataire national, qui bien qu'ayant perdu son fonds de commerce avec la disparition de la SITRAM et le retrait de ses principaux clients et partenaires (Delmas, CMB, ...), a pu être cédée au secteur privé;
- la SIVOM, spécialisée dans la manutention, activité hautement rentable, qui n'a eu aucun mal à être vendue;
- l'OIC dont la privatisation procède tout simplement du résultat des pressions exercées par la Banque Mondiale pour transférer cette structure à ses membres désignés, à savoir les importateurs et exportateurs ivoiriens demandeurs de services maritimes, par transfert des parts de l'Etat au groupement des chargeurs.

III. LES REGLEMENTATIONS TRANSVERSALES

D'autres réglementations qui ne sont pas spécifiquement rattachées au transport maritime mais sur lesquelles les opérations réalisées dans le secteur s'appuient, sont analysées ci-après. Il s'agit notamment de la réglementation sur la concurrence et d'autres dispositions communes aux Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

III.1 Au niveau national : la réglementation sur la concurrence

La Loi n° 91-999 du 27 décembre 1991 relative à la concurrence modifiée par la Loi n° 97-10 du 06 janvier 1997 et ses Décrets d'application subséquents permettent à l'Etat ivoirien de se donner les moyens de créer un environnement économique favorable à une concurrence saine entre entreprises et de réguler les forces du marché par la prévention et la répression des pratiques anticoncurrentielles. La loi institue la liberté des prix des biens et des services échangés qui sont déterminés par le jeu de la concurrence sur le marché. Elle définit en outre les pratiques anticoncurrentielles (pratiques commerciales restrictives) et la concentration économique en ce qu'elles sont susceptibles de porter atteinte à la concurrence et est assortie de peines et sanctions en cas de contravention. Une commission est créée en tant qu'organe consultatif à caractère administratif, chargée de contrôler ce dispositif.

Les attributions de la Commission sont les suivantes :

- ⇒ une compétence consultative générale;
- ⇒ une compétence de nature contentieuse;
- ⇒ une compétence pour le contrôle de la concentration économique.

En vertu de sa compétence consultative générale, la Commission émet des avis sur les questions touchant à la concurrence dont elle est saisie soit par le Gouvernement, soit

par elle-même. Elle donne ses avis, le cas échéant, aux collectivités territoriales, aux organisations professionnelles et syndicales, aux organisations reconnues de consommateurs, aux chambres consulaires, etc. Tout projet de texte législatif ou réglementaire visant à instituer des mesures de nature à restreindre la concurrence lui est soumis au préalable.

Concernant sa compétence de nature contentieuse, la Commission a le pouvoir de rendre un avis pour le règlement de contentieux sur les ententes illicites et les abus de position dominante.

La dernière compétence de la Commission lui confère le pouvoir de contrôle des pratiques dites collectives qui sont susceptibles d'entraver ou limiter la libre concurrence (action concertée, coalition, ententes expresses ou tacites, ...) ou d'induire une situation de monopole ou une concentration excessive de la puissance économique.

La loi s'applique après analyse aux transports maritimes et activités connexes même si depuis sa création en 1993, la Commission n'a pas encore eu à connaître de cas de pratiques anticoncurrentielles dans ce secteur en Côte d'Ivoire.

III.2 Au niveau régional : le cas de l'UEMOA

La Côte d'Ivoire fait partie d'un ensemble économique homogène d'Etats ayant en commun l'usage du Franc CFA et de la langue française et constitué au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA). Les objectifs de l'UEMOA⁸ sont les suivants :

- ⇒ renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des Etats membres à l'intérieur d'un marché ouvert et concurrentiel et dans un environnement juridique rationalisé et harmonisé;
- ⇒ assurer la convergence des performances et des politiques économiques par l'institution d'un cadre de surveillance multilatérale;
- ⇒ créer un marché commun basé sur la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux, le droit d'établissement des personnes exerçant une activité indépendante ou salariée, un tarif extérieur commun, une politique commerciale commune;
- ⇒ instituer une coordination des politiques sectorielles nationales par des actions et politiques communes en matière notamment de ressources humaines, d'aménagement du territoire, de transports et télécommunications, d'environnement, d'agriculture, d'énergie, d'industrie et mines;
- ⇒ harmoniser entre autres le régime de la fiscalité.

L'UEMOA aux termes de l'article 16 du Traité comporte cinq organes :

⁸ L'UEMOA comprend les Etats francophones suivants : Bénin, Burkina, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Sénégal, Togo en plus de la Guinée Bissau lusophone

- ⇒ la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement qui est l'organe suprême chargé de la révision du Traité et de l'élaboration des actes additionnels;
- ⇒ le Conseil des Ministres (en charge de l'Economie, des Finances et du Plan et le cas échéant des Affaires Etrangères) qui édicte les règlements, directives et décisions et formule des recommandations et/ou avis;
- ⇒ la Commission composée de huit (08) Commissaires indépendants ressortissants des Etats membres, qui prend des règlements en vue de l'application des actes du Conseil, édicte des décisions et formule des recommandations et/ou avis. C'est la Commission qui prépare les textes à adopter et veille au respect des règles de fonctionnement de l'Union, en particulier celles relatives à la concurrence;
- ⇒ la Cour de Justice composée de magistrats professionnels indépendants, qui connaît des contentieux nés du fonctionnement de l'Union soit à titre préjudiciel, soit à titre juridictionnel;
- ⇒ la Cour des Comptes qui assure le contrôle de l'ensemble des comptes de l'Union.

Un organe de contrôle parlementaire devra voir le jour très bientôt qui jouera un rôle consultatif en même temps qu'une Chambre Consulaire régionale. Les institutions spécialisées autonomes de l'Union restent la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (BCEAO) et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) qui concourent en toute indépendance à la réalisation de objectifs de l'UEMOA.

La création d'une Union Economique et Monétaire dans le cadre d'un marché commun entre les membres se fonde sur :

- ⇒ la suppression des droits de douane et des restrictions quantitatives dans leurs échanges;
- ⇒ des règles communes de concurrence;
- ⇒ un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune dans leurs relations avec les pays tiers.

Il s'agit en réalité de créer un marché de 60 millions de consommateurs à l'intérieur duquel les marchandises originaires sont appelées à circuler librement entre les Etats membres, sans restriction ni discrimination aucune.

L'élaboration d'une politique des transports commune à ses membres échoit en conséquence à l'UEMOA et les textes qu'elle fait adopter sont directement applicables et obligatoires dans les Etats qui la composent, nonobstant toute législation nationale contraire, antérieure ou postérieure. Cette disposition institue du même coup la supériorité des Actes de l'Union sur tout autre acte dans la hiérarchie des normes des Etats membres et constitue une disposition essentielle à la réalisation des objectifs d'harmonisation des législations prévus par le Traité.

Toute politique de réforme dans le secteur des transports devra donc tenir dûment compte des règles relatives au libre jeu de la concurrence. Il s'agira notamment de respecter les dispositions suivantes :

- ⇒ les nationaux d'un Etat membre sont assimilés à tous les ressortissants d'un autre Etat membre, ce qui consacre la liberté d'établissement dans le territoire de l'Union (liberté de création de sociétés de transport par exemple)
- ⇒ la libre circulation des personnes, des marchandises et des capitaux (suppression de la notion de droits de trafic nationaux)
- ⇒ l'interdiction d'ententes entre entreprises à même de fausser le libre jeu de la concurrence, des abus de position dominante et des aides publiques anticoncurrentielles.

Les systèmes de transport au sein de l'UEMOA sont donc censées évoluer sur la base du libre jeu de la concurrence et d'une régulation au travers des juridictions compétentes.

TROISIEME PARTIE

LES TRANSPORTS MARITIMES DANS LE CONTEXTE DE L'ACCORD GENERAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES (AGCS/GATS) : DEFINITIONS, FONCTIONNEMENT, PRINCIPES DE BASE

I. LES ACTIVITES CONSTITUANT DES SERVICES MARITIMES

Les tenants du GATT, convaincus d'avoir réussi à stimuler la croissance du commerce mondial des marchandises grâce à un ensemble de règles multilatérales et grâce au processus de libéralisation des échanges, ont trouvé opportun d'en étendre l'expérience au commerce des services. Cette volonté d'extension a résulté du constat que les services revêtent une importance croissante dans l'économie mondiale et a conduit à l'ouverture des négociations multilatérales sur le commerce des services dans le cadre de l'Uruguay Round

Au regard de ce qui peut constituer le commerce des services, les négociations qui ont eu lieu dans le cadre de l'Accord ont porté sur la question liée à l'origine du commerce lui-même en le définissant par rapport aux quatre modes de livraison qui sont :

- 1) **la fourniture trans-frontières** : le service fourni peut traverser des frontières entre des Etats parties à la Convention. Ce mode de fourniture n'est qu'une application au secteur des services du concept usuel de commerce international de biens;
- 2) **la consommation à l'étranger** : le consommateur du service peut traverser une frontière d'un pays à un autre dans le but de consommer ledit service;
- 3) **la présence commerciale** : le fournisseur de services d'un pays donné peut envisager de s'établir commercialement dans un autre pays et offrir ses services sur le marché de ce dernier;
- 4) **la présence de personnes physiques** : une personne peut se déplacer d'un pays vers un autre dans le but de fournir ses services sur le marché de ce dernier.

Le champ d'application retenu par le Groupe de Négociations sur les Services mis en place à l'issue des discussions de l'Uruguay Round, en ce qui concerne les services de transport maritime, se rapporte au transport des marchandises par des navires d'un port d'embarquement à un autre port d'embarquement, l'achat de ce service pouvant inclure les services annexes ci-après :

- ⇒ la prise en charge;
- ⇒ la livraison intérieure;
- ⇒ le dédouanement;
- ⇒ le chargement/déchargement;
- ⇒ le transport terrestre;
- ⇒ le recours aux installations portuaires.

En tant que fournisseur de ces services l'Accord distingue :

- ⇒ les armements de lignes régulières regroupés au sein des conférences qui fixent les tarifs et règles commerciales;

- ⇒ les armements hors conférence dits « outsiders » opérant en marge des conférences;
- ⇒ les armements au tramping dont les services varient en fonction de la demande
- ⇒ les armements transporteurs de vracs secs et liquides.

Une distinction est faite également entre marchandises diverses, vracs secs et liquides.

II. CONCEPTS, PRINCIPES, ET REGLES APPLICABLES AU COMMERCE DES SERVICES

Les concepts, principes et règles applicables au secteur du commerce des services dérivent des définitions apportées par le Groupe de Négociations sur les Services (GNS) et revêtent une importance de premier plan parce que leur application influe sur les différents secteurs et les types de transactions qui entrent dans le champ du cadre multilatéral.

Aux concepts, principes et règles dits de Montréal en ce qu'ils y ont été établis en décembre 1988, pourraient s'ajouter ceux portant sur les notions de couverture universelle et de consolidation :

- ⇒ **La transparence** : elle signifie que toute mesure affectant le commerce des services doit être notifiée aux membres de l'OMC, des contre-modifications et consultations sur de telles mesures étant possibles. Il peut s'agir en l'occurrence de pratiques gouvernementales qui favorisent le recours aux transporteurs nationaux, des systèmes de réservation de fret et des mesures d'aide et de subvention. Il peut s'agir également du caractère imprévisible de certaines dispositions dans leurs conditions d'application ou de normes techniques relatives à la sécurité, à l'emploi de technologies comme le conteneur, ...
- ⇒ **La libéralisation progressive** : elle s'appliquerait, en ce qui concerne la sous-région, à l'élimination progressive des accords de partage de trafic et/ou l'assouplissement progressif de la réglementation relative à l'établissement local des transports étrangers et enfin au cabotage;
- ⇒ **L'accès au marché** : ce sont les pratiques qui ont pour effet de restreindre la fourniture de services de transport maritime et la concurrence qui sont ici concernées. Il s'agit entre autre de l'accès aux cargaisons (politiques et pratiques), de la réglementation sur les investissements, des choix technologiques, ...
- ⇒ **Le traitement national** : ce principe qui découle de celui relatif à l'accès au marché signifie que les étrangers doivent être traités de la même façon que les nationaux dans le secteur considéré. Il s'applique autant à l'ensemble des services ouverts aux transporteurs nationaux qu'à la réglementation à laquelle les sociétés étrangères sont assujetties, une fois établies sur les marchés étrangers.

- ⇒ **La clause de la nation la plus favorisée dite clause NPF** : elle a des implications plus étendues puisqu'elle signifie que tous les étrangers doivent être traités sur le même pied d'égalité. Ainsi, le meilleur traitement possible accordé à un membre donné de l'OMC doit être étendu à tous les autres membres. Des exceptions transitoires d'une durée maximale de dix ans sont cependant possibles et permettent, le cas échéant, de protéger sur la période négociée des dispositions qui découleraient de conventions internationales comme le code de conduite des conférences maritimes ou des accords bilatéraux. Ce concept vise en conséquence toute pratique discriminatoire découlant des partages de fret, des réglementations portuaires, de la fiscalité, de l'application de normes techniques ainsi que bien d'autres avantages qui seraient consentis aux fournisseurs de service établis sur le sol national. L'application de ce principe a été suspendue en ce qui concerne le secteur des transports maritimes en 1996 en attendant le prochain cycle de négociations dont la reprise est imminente.
- ⇒ **La participation croissante des pays en développement** : ce concept rappelle le souci de permettre aux pays les moins avancés d'accéder aux services de transport. Cet accès peut se faire par divers moyens au nombre desquels la levée des obstacles à l'accès aux cargaisons, l'assimilation et l'adaptation des technologies, la formation du personnel navigant et du personnel sédentaire, le financement des moyens navals, ...
- ⇒ **Les sauvegardes et exceptions** : il s'agit de mesures qui peuvent s'imposer en transport maritime en raison de graves perturbations économiques ou de problèmes liés à l'équilibre de la balance des paiements, susceptibles d'induire une libéralisation non coordonnée et non progressive.
- ⇒ **La couverture universelle** : elle signifie que les obligations générales du GATS telles que la transparence et la clause NPF s'appliquent au transport maritime nonobstant l'existence ou non d'offres.
- ⇒ **La consolidation** : elle se réfère au fait qu'il n'est pas possible de retirer un engagement ou aggraver une mesure existante, sauf à s'exposer au paiement de compensations onéreuses.
- ⇒ **La soumission aux procédures de règlement des différends de l'OMC** : c'est là un dernier principe suffisamment explicite dans son énoncé.

III. REQUETES, ENGAGEMENTS ET EXEMPTIONS

Ces principes ne sont pas appliqués dans leur ensemble de façon systématique. Ils nécessitent pour leur application que le secteur concerné soit offert, l'offre ainsi faite pouvant être limitée ou qualifiée par la inclusion de diverses limitations. Les offres se présentent comme des listes positives concernant des secteurs à libéraliser, aucun pays n'étant dans tous les cas obligé de couvrir les 161 secteurs des services listés. Une liste d'offres négociée est le résultat en général d'une littérature très abondante constituant des offres finales qui ne sont autres que des engagements contraignants au

plan juridique, intangibles et tombant sous le coup de procédures de règlement de différends en cas de violation ou de compromission quelconque des avantages. La liste est négociable dans le cadre de cycles ultérieurs.

L'article IV de l'Accord prévoit que cette participation sera rendue facile par la négociation d'engagements spécifiques faits par différents membres et qui peuvent porter sur :

- ⇒ le renforcement de leurs capacités à fournir des services, l'accroissement de la compétitivité du secteur et l'accès à la technologie sur une base commerciale;
- ⇒ l'amélioration des circuits logistiques de distribution et des réseaux d'information
- ⇒ la libéralisation de l'accès au marché, surtout pour des modes de livraison propres aux exportations.

Les pays en développement se doivent par conséquent d'établir des points d'information sur les aspects techniques et commerciaux de la fourniture des services et sur les technologies relatives aux services par rapport auxquels une priorité leur est accordée.

Il importe de rappeler à ce stade que :

- ⇒ lorsqu'un secteur est offert, il ne peut plus être retiré. Tel pourrait être le cas du système de réservation des cargaisons. Si une situation pareille survenait, elle constituerait une violation flagrante aux dispositions pertinentes de l'Accord et le Tribunal arbitral de l'OMC serait saisi de l'affaire et infligerait de lourdes amendes à l'Etat contrevenant et ordonnerait le retrait pur et simple de la mesure. Des mesures de rétorsion peuvent être prises par le pays ayant déposé la plainte contre l'Etat perdant au cas où ce dernier n'appliquerait pas la décision de retrait de ladite mesure. De telles réactions en rétorsion peuvent même être prises dans d'autres secteurs du commerce des biens et services autres que celui en cause et résulter dans des droits de douane additionnels;
- ⇒ la mesure n'est plus autorisée à être réintroduite, sauf cas de déconsolidation de la mesure qui ouvrirait un autre cycle de négociations où des compensations seraient exigibles par tout Etat membre intéressé et qui seraient appliquées sur la base de la clause NPF.
- ⇒ toute mesure, même si elle ne constitue pas une violation en tant que telle de l'Accord, mais a pour effet d'en compromettre les acquis et bénéfices, de quelque manière que ce soit, est susceptible de poursuites au titre du règlement des différends.
- ⇒ le GATS interdit toute action unilatérale et l'évaluation unilatérale du préjudice causé.

L'Accord établit des droits et des obligations à l'égard des parties. Les obligations se déclinent en « obligations générales » et en « engagements spécifiques ». L'obligation générale de base à laquelle les parties se contraignent concerne la non-discrimination qui ramène à la clause NPF définie plus haut.

Les engagements spécifiques touchent à l'accès au marché et au traitement national.

IV. LA QUESTION DE L'INTEGRATION ECONOMIQUE

Le GATS prévoit des dispositions relatives à l'intégration économique en matière de commerce de services. Des conditions spécifiques doit être cependant remplies par les institutions d'intégration économique en vertu desdites dispositions.

La question qui se pose ici est celle de savoir dans quelle mesure de tels regroupements sous-régionaux ou régionaux peuvent concéder un traitement plus favorable à leurs membres qu'aux pays tiers membres de l'Accord, nonobstant toute référence à la clause NPF.

Dès lors que des organisations sous-régionales comme la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), le Conseil de l'Entente et l'UEMOA et dans une perspective plus grande, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), remplissent les conditions de « couverture sectorielle substantielle » requises par l'Accord, il en découle qu'elles peuvent sous ce couvert présenter des offres sur une base communautaire au nom de leurs Etats membres. Cette qualité ne saurait pour le moment être reconnue à une organisation telle que la CMEAOC qui n'a comme mandat que d'assurer l'harmonisation des politiques maritimes de ses pays membres.

Il serait hautement souhaitable que les Etats de la sous-région se prévalent de l'existence de telles organisations pour tirer le maximum de profit de la disposition de l'Accord qui prévoit la prise en compte de la situation particulière des pays en développement par le respect notamment des objectifs de politique nationale et du niveau de développement que ceux-ci ont atteint d'une manière générale dans tous les secteurs des services couverts, dont les transports maritimes.

V. LES RESULTATS DES NEGOCIATIONS : LA SITUATION DES OFFRES FAITES PAR LES ETATS DE LA SOUS-REGION ET LEUR ANALYSE

Les travaux menés dans le cadre du cycle de négociations de l'Uruguay Round visaient comme but, la libéralisation des services de transports maritimes. Cet exercice s'est déroulé en deux étapes : (1990-1993) et (1995-1996). A la fin de l'année 1991, une série d'entretiens informels ont eu lieu entre les représentants des Etats concernés, dans le but d'obtenir des engagements de libéralisation se fondant sur une « masse critique » de pays. Bon nombre de pays étaient favorables au rapprochement des positions pendant que d'autres hésitaient à accepter que les règles de l'Accord s'étendent au transport maritime. Le nombre peu élevé des engagements sur l'accès au marché notamment et le traitement national, de la part des pays en voie de développement d'Asie, d'Amérique Latine d'Afrique, n'ayant pas permis d'atteindre la masse critique, les Etats Unis se sont prévalus d'une telle insuffisance pour refuser de formuler une offre

substantielle qui aurait permis, le cas échéant, de faire avancer les négociations. Les négociations ont donc continué à la fin de l'année 1992 et en 1993. Cette tactique de la « masse critique » sera développée plus tard encore par les Etats Unis d'Amérique, tant et si bien qu'en dépit des progrès notables réalisés quant à la présentation des engagements en matière de transport maritime, aucun accord global n'a pu être atteint, permettant d'obtenir des niveaux de libéralisation plus élevés. La Communauté Européenne, consciente que la position américaine enlèverait toute substance à une quelconque amélioration de ses offres, s'est abstenue pour éviter ainsi une issue fortement déséquilibrée.

Il a été donc convenu de poursuivre les négociations sur les services de transport maritime et de les inclure dans l'Acte final de l'Uruguay Round et son Annexe.

La décision qui a résulté de ces négociations signifiait que les engagements pris seraient immédiatement exécutoires mais que l'application de la clause NPF serait suspendue, empêchant ainsi les gouvernements qui désiraient le faire, d'inscrire dans leur liste toute mesure incompatible avec le traitement de la nation la plus favorisée.

La constitution du Groupe de Négociations sur les Services (GNS) est donc consécutive à l'échec des débats sur les services maritimes pendant l'Uruguay Round. Au cours de ses premières sessions, le Groupe a produit un modèle de calendrier sur les transports maritimes (cf. offre de la Côte d'Ivoire en annexe de ce rapport) qui reflète les principes de base et les engagements au regard des quatre modes de livraison. C'est là un modèle idéal servant comme un standard d'évaluation de l'étendue et de la pertinence des engagements pris par un Etat relatifs à l'accès au marché et au traitement national ainsi que celles d'autres engagements additionnels tels que ceux qui s'appliqueraient à la couverture sectorielle. Les questionnaires établis par le Groupe visaient la collecte d'informations sur le secteur dans les Etats. Des pays africains comme la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigéria ont pris une part active à un tel exercice de transparence en fournissant des réponses qui ont fait l'objet d'évaluations.

Un total de trente deux pays ont fait des offres sous la forme d'engagements spécifiques sur les transports maritimes à la fin des négociations de l'Uruguay Round. Dans la foulée des négociations, 24 pays ont cru bon de faire de nouvelles offres ou des propositions d'amélioration de celles déjà faites, au nombre desquels la Côte d'Ivoire et le Nigéria.

Les pays africains plus que ceux des autres régions du monde se sont lancés dans des offres relatives aux restrictions quant à l'accès au marché au regard de la fourniture transfrontières de services de transport de fret. Le cas de la Côte d'Ivoire illustre bien cette position, qui a offert de libéraliser totalement l'accès aux vracs et aux cargaisons spécialisée au plus tard le 31 décembre 1996 tout en se prévalant des dispositions du code de conduite des conférences maritimes en ce qui concerne les trafics de ligne. Le second mode de livraison, c'est-à-dire la consommation à l'étranger a été totalement consolidée, même si celui-ci n'est pas tellement pertinent en matière de transport maritime. La présence commerciale quant à elle, est en général régie par des dispositions légales et réglementaires sur le droit d'établissement et est donc sujet à des engagements transversaux couvrant d'autres secteurs. Des restrictions spécifiques

sont toutefois notables en matière de pavillon et sont prévues à travers la réglementation sur l'immatriculation des navires. La présence physique demeure problématique et reste non consolidée dans bien des cas.

Les pays africains ne se sont pas contentés de prendre des engagements relatifs aux services de transport maritime mais ont introduit des requêtes d'exemption à la clause NPF pour des aspects spécifiques liés au transport maritime, certaines d'entre elles revêtant un caractère conditionnel. Les requêtes conditionnelles ont été ventilées aux parties contractantes et face à l'absence d'un accord général sur l'inclusion des transports maritimes dans les négociations, celles-ci ont été purement et simplement retirées. Onze pays au total ont dû retirer tout ou partie des demandes d'exemption qu'ils avaient préalablement introduites. L'exemption à la clause NPF concerne principalement, tout au moins pour les pays de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre membres de la CMEAOC/TM, les services offerts en vertu des dispositions du code de conduite des conférences maritimes et des accords bilatéraux..

L'offre conditionnelle faite par la Côte d'Ivoire concernant les services de transport maritime est annexée au présent rapport. Elle est composée d'une liste d'engagements spécifiques susceptibles de modifications techniques et de corrections et d'une note relative à ladite liste. Elle se conforme aux quatre modes de livraison énoncés dans l'Accord, selon le modèle spécialement élaboré à cet effet.

Il est probable que la reprise des négociations dès l'année prochaine (2000), verra les pays développés exiger de leurs partenaires africains, un alignement des engagements sur le libre accès au trafic du vrac, et l'ouverture du trafic aux armements hors conférence, pour autant qu'une telle distinction soit aujourd'hui pertinente. Toute tentative qui consisterait à se river aux dispositions du Code de conduite des conférences maritimes n'aura que peu de chances de succès, dans la mesure où :

- ⇒ le système conférentiel est lui-même fortement affaibli;
- ⇒ l'Acte Unique européen a déjà consacré la fin du bilatéralisme Nord-Sud qui a de tout temps été de mise dans les relations maritimes entre la sous-région et l'Europe;
- ⇒ l'interprétation extensive faite par les Etats membres de son champ d'application (tout le trafic) ne résistera pas aux assauts de la Communauté européenne;
- ⇒ les armements nationaux africains ont perdu pratiquement toutes leurs capacités navales propres d'emport de fret marchand;
- ⇒ les Etats à très forte tradition maritime de la sous-région, à l'exclusion du Nigéria, de l'Angola et d'autres pays, ont renoncé depuis quelques années déjà à toute mesure restrictive à l'accès au marché en abandonnant la répartition des cargaisons et d'une façon implicite, les droits de trafic nationaux. Il s'agit, entre autres, de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Cameroun;
- ⇒ la libéralisation entamée en Côte d'Ivoire et au Sénégal a des résultats tangibles en termes de baisse de taux de fret et d'incitation à l'investissement privé, surtout dans le domaine des activités terrestres et portuaires...

Il est loisible, en tout état de cause, aux Etats de la sous-région de formuler à nouveau des demandes d'exemption à la clause NPF. La position des Etats Unis quant aux offres qu'ils seraient amenés à faire, demeure déterminante dans l'issue des

négociations à venir. La Côte d'Ivoire notamment pourrait être amenée à améliorer l'offre conditionnelle qu'elle a déjà introduite et ce, au regard des évolutions institutionnelles, légales et réglementaires qui sont intervenues dans l'inter-cycles.

QUATRIEME PARTIE

ANALYSE DES BARRIERES AU DEVELOPPEMENT DES EXPORTATIONS : LE CAS DE LA COTE D'IVOIRE

Cette analyse ne peut se faire qu'en fonction de la réglementation actuelle en matière de commerce et de transport en Côte d'Ivoire en tenant compte bien entendu de l'offre déjà faite par ce pays.

I. LES BARRIERES SPECIFIQUES AU TRANSPORT MARITIME

I.1 L'accès aux cargaisons

L'analyse de la réglementation en matière de transport telle qu'exposée au chapitre II de la deuxième partie de ce rapport laisse apparaître une forte déréglementation et une libéralisation poussée des activités menées dans ce secteur. En effet, la répartition des cargaisons a été supprimée par le Gouvernement et la référence faite aux droits de trafic dans l'Arrêté n° 0001/MDET/DTMFP du 12 mars 1996 ne fait que rappeler une définition desdits droits et ne vise que des buts purement statistiques et de contrôle. L'accès aux cargaisons se fait donc sur une base purement commerciale.

L'examen par ailleurs des trafics, en se référant aux tonnages traités par le Port Autonome d'Abidjan permet de constater un fort déséquilibre des trafics Sud-Nord et Nord-Sud tant en volume qu'en valeur des frets. Sur un plan plus global, la distribution des trafics par région laisse apparaître une forte domination de l'Europe même si l'Amérique compte pour 22% des exportations de la sous-région. Le volume du trafic Ouest-Africain reste dans tous les cas faible par rapport aux enjeux à l'échelle mondiale, dans la mesure où le volume des échanges entre cette sous-région et la Communauté européenne représente à peine 3% des échanges de la dernière citée avec le reste du monde.

I.2 L'incidence des contrats de ventes

Le problème des contrats de ventes met en exergue celui lié à la maîtrise des principales filières du commerce extérieur du pays. L'intégration du couple « production - distribution » fait que de plus en plus, c'est le cahrgueur qui décide des modalités d'expédition de sa marchandise, apportant ainsi la preuve que c'est la demande qui guide le marché des transports internationaux.

I.3 La nationalité des navires

La Côte d'Ivoire est partie prenante à la Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires qui demeure un instrument valable pour assurer un minimum de normes aux navires battant pavillon du pays. C'est du reste la première fois, la Convention ayant été adoptée le 07 février 1986, qu'un lien direct est établi entre le navire et le pavillon. Elle prévoit la participation des nationaux du pavillon dans la gestion et la propriété des navires, établissant ainsi des liens économiques tangibles entre le navire et l'Etat du pavillon. L'inscription au pavillon est également soumise au respect d'une autre disposition qui stipule que la compagnie propriétaire des moyens navals doit avoir son siège sur le territoire national. La Convention, plus loin, exige que l'emploi du personnel navigant soit conforme aux normes requises en la matière, au plan international.

Le pavillon ivoirien est actuellement désuet, dans la mesure où les compagnies locales procèdent surtout par affrètement et où les compagnies étrangères qui font escale dans les ports de la Côte d'Ivoire sont immatriculés en général en Europe, en Amérique ou en Asie.

I.4 Les formes de trafic

Les formes de trafic retenus sont les suivants :

- ⇒ La fourniture transfrontières
- ⇒ La consommation à l'étranger
- ⇒ La présence commerciale
- ⇒ La présence de personnes physiques

Ils ont fait l'objet d'une analyse plus haut.

I.5 Le cas de la main-d'oeuvre

La situation de l'emploi maritime est devenue cruciale depuis quelques années et il se pose en Côte d'Ivoire notamment, le problème du maintien de la main-d'œuvre maritime. La disparition des flottes nationales, au nombre desquelles la SITRAM fait peser la menace du même sort sur cette main-d'œuvre. Cette situation se présente précisément au moment où émerge un risque de pénurie mondiale d'officiers de la marine marchande. La Côte d'Ivoire se caractérise par :

- ⇒ un nombre important d'officiers brevetés et de marins en recherche d'emploi, soit 530 marins environ dont 130 officiers comprenant 45 officiers supérieurs;
- ⇒ 400 personnes en ce qui concerne le personnel d'exécution;
- ⇒ un nombre important d'élèves en cours de formation.

Les réflexions menées sur ce thème ont débouché sur le tableau suivant :

- ⇒ l'emploi maritime est déprimé mais le trafic existe et évolue;
- ⇒ les métiers terrestres sont plus valorisants que ceux liés à la navigation pure;
- ⇒ le déficit mondial des officiers va augmenter pendant les dix ans à venir et le potentiel mondial à même de combler ce déficit est insuffisant.

Les enjeux pour la Côte d'Ivoire sont sérieux puisque :

- ⇒ le placement des officiers sur le marché international à des taux de rémunération concurrentiels permettra l'entrée de devises;
- ⇒ la reconversion des anciens officiers à d'autres fonctions de l'économie nationale est permise par le caractère multifonctionnel de leur formation de base.

Le savoir-faire ainsi disponible est menacé de disparition s'il venait à ne pas être utilisé dans le court terme. Il importe donc que :

- ⇒ s'opère une véritable révolution culturelle chez les marins navigants qui doivent tout faire pour s'exporter là où la pénurie est constatée (par la maîtrise de la langue anglaise par exemple);
- ⇒ des agences privées de placement d'équipage voient le jour et qu'elles puissent fonctionner à l'aide d'une bonne base de données sur l'état du marché.

La réglementation doit donc permettre une ouverture de l'emploi maritime vers l'extérieur et en permettant l'accès aux techniques de placement aux structures privées et la préparation des marins ivoiriens au contexte international, doit constituer une priorité. Il y a lieu enfin de financer l'embarquement des élèves officiers issus de l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) et professionnaliser la formation initiale au sein de cet établissement.

I.6 Les buts visés par la déréglementation

Le but de la libéralisation tel que convenu avec les bailleurs de fonds est double :

- ⇒ améliorer la qualité des services de transport maritime;
- ⇒ réduire les coûts de ces transports au profit du commerce extérieur.

II. BARRIERES ET PRATIQUES COMMERCIALES

II.1 Barrières et pratiques relatives à l'accès au marché

II.1.1 La réservation des cargaisons

La réservation des cargaisons a été supprimée en tant que système de gestion des droits de trafic. Toutefois, la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes n'ayant pas été dénoncée par la Côte d'Ivoire, l'on est fondé à croire que les droits de trafic reconnus au travers de cet instrument juridique

international sont toujours maintenus, nonobstant le conflit lié à son interprétation, surtout concernant son champ d'application. Une résurgence des conférences sur d'autres bases que celles que le public a toujours connues de ces structures pourrait permettre de remettre les débats sur la table. L'EWAC (Europe West Africa Conference) qui a pris en 1994 le relais de la MEWAC et de la COWAC poursuivant précisément des ambitions nouvelles en ce qu'elle prétendait être *un forum de libre-discussion qui serve également de plate-forme pour les accords commerciaux et les synergies*. Le Président de cette conférence poursuivait en disant qu'elle visait à fournir aux chargeurs des services maritimes efficaces et fiables *en échange d'un résultat économique satisfaisant*. L'effondrement des taux de fret ces dernières années, suite à la libéralisation des trafics laisse cependant croire que l'EWAC n'aura pas réussi à atteindre la taille critique nécessaire à l'instauration d'une discipline tarifaire véritable. L'absence des armements de grande taille tels que Delmas et CMB T en plus de l'apparition de nouvelles compagnies non-traditionnelles sur la Côte Ouest Africaine (COA) y sont pour quelque chose.

II.1.2 Les lois antitrust

La seule loi antitrust est celles énoncée au point III.1 de la deuxième partie de ce rapport. La seule remarque que l'on puisse faire ici, c'est que la position dominante constatée sur le marché du transport maritime et des activités terrestres connexes de certains groupes comme le Groupe Bolloré (SDV et SAGA) ne pourrait être dénoncée qu'autant qu'elle viendrait à faire obstacle à la transparence des prix et à l'exercice de la libre concurrence. En réalité, c'est plus l'abus de position dominante que la position dominante en tant que telle qui peut être répréhensible. Il est donc nécessaire de se doter des moyens nécessaires à une observation continue des tendances du marché afin de prétendre déceler de tels abus.

II.1.3 Les investissements étrangers

Un régime d'investissements privés particulièrement attractif a été mis en place par le Gouvernement ivoirien. Il dérive du nouveau Code des Investissements adopté le 20 février 1995, qui se caractérise par son ouverture, sa transparence et sa capacité incitative. *Il permet à tout investisseur constitué sous forme de société ou d'entreprise individuelle, de nationalité ivoirienne ou étrangère, résident ou non-résident, d'être éligible aux différents régimes mis en place dès lors qu'il en remplit les conditions*. Le transport maritime et les activités qui lui sont connexes étant fortement capitalistiques, les mesures prévues au Code des Investissements les concernent. Des mesures sont en effet applicables aux investissements de plus de 500 millions de francs CFA en termes d'exonération de la TVA, de la contribution foncière et sous la forme d'un droit unique et préférentiel sur les équipements, les matériels et le premier lot de pièces détachées.

Une présentation synthétique du nouveau Code des Investissements ivoirien est fournie en annexe de ce rapport.

II.1.4 Les usages commerciaux

Les usages commerciaux en Côte d'Ivoire relèvent plus de la pratique que de mesures réglementaires obligeant au recours à tel *incoterm* ou tel autre. La libéralisation du secteur du commerce décidée par le Gouvernement Ivoirien et consacrée par les textes de loi pris à cet effet qui reconnaissent la liberté contractuelle des parties dans les opérations du commerce international.

II.2 La réglementation concernant l'aide publique et la fiscalité

La fiscalité applicable au secteur des transport maritimes est la même pour les autres secteurs sans discrimination aucune ni à l'égard de la nature des activités, ni à l'égard de la nationalité des entreprises.

II.2.1 L'aide financière publique directe et indirecte

La compagnie nationale SITRAM a eu certainement à bénéficier de concours financiers de l'Etat à l'époque où elle opérait encore, mais au jour d'aujourd'hui et surtout dans le contexte de l'ajustement structurel, de telles aides sont pratiquement proscrites et aucune structure du secteur ne peut y prétendre. Du reste, la SITRAM au moment de sa dissolution, bien que présentant des déficits cumulés de l'ordre de 33 milliards de francs CFA, sollicitait de la part de l'Etat ivoirien la somme de 2 milliards de francs CFA pour assurer une fois de plus la relance de ses activités, ce qui lui fût naturellement refusé.

L'aide financière publique directe ou indirecte dans le secteur ne pourrait tout au plus concerner que des avals qui seraient donnés par l'Etat à des prêts contractés auprès de banques ou institutions financières de développement du genre de la BAD ou de la BOAD, la CFD, la SFI, par des structures d'Etat comme le Port Autonome d'Abidjan. Les mêmes facilités ne pourraient être étendues aux opérateurs privés nationaux que dans la mesure où ils présenteraient des dossiers conjoints dans le cadre de regroupements viables. Cela pourrait être le cas de sociétés de services logistiques, de transport maritime, de manutention, de consignation, de transit, de courtage maritime ou d'affrètement. Il est en effet évident que les banques commerciales de la place sont peu indiquées pour le financement du secteur, au regard des conditions draconiennes qu'elles exigent et des taux d'intérêt élevés pratiqués.

II.2.2 Les avantages fiscaux

Le dispositif fiscal ivoirien joint en annexe de ce rapport ne fait aucune place, tout au moins pas de façon explicite, au transport maritime en tant qu'activité spécifique. Les avantages fiscaux découlent des dispositions d'ordre général prévues au nouveau Code des Investissements qui prévoit des mesures applicables de manière uniforme et quasi-automatique à presque tous les secteurs d'activités.

II.2.3 Les mesures financières d'incitation à l'utilisation de transporteurs nationaux

Il ne nous a pas été donné d'identifier une réglementation allant dans ce sens.

II.4 Réglementation et procédures administratives

Le nouveau Code des Investissements est facile d'accès dans la mesure où les procédures ont été simplifiées avec en plus la création d'une Commission Nationale pour la Promotion des Investissements (COMINVEST) qui veille à l'application effective des délais d'octroi des avantages.

II.5 La question des normes techniques

La question des normes renvoie nécessairement aux dispositions qui sont prises au plan international. Dans le domaine du transport maritime, l'accent est mis sur les normes techniques des navires et la Côte d'Ivoire est partie prenante au projet de signature à l'échelle sous-régionale (CMEAOC/TM) d'un mémorandum d'entente sur le contrôle portuaire par l'Etat du port. Les pays d'Afrique au Sud du Sahara ne semblent pas encore remplir les conditions requises pour l'obtention des certificats sous normes ISO 9 000 ou ISM. Comme le soulignait M. Peter Faust de la CNUCED à la deuxième table ronde de Cotonou, *le manque de bureaux d'homologation et de mécanismes d'accréditation reste encore un problème qui pèse sur le calcul final des coûts et sur la compétitivité-coûts des transporteurs des pays en développement.*

II.6 L'application des concepts et principes

Un certain nombre de concepts et principes propres à l'OMC semblent rencontrer des difficultés d'application dans le contexte de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre et partant en Côte d'Ivoire.

II.6.1 La transparence

Elle suppose pour son application efficace que les conditions d'un accès équitable à l'information sur l'offre et la demande soient réunies. Or, il se trouve malheureusement que les velléités intégrationnistes très poussées des investisseurs étrangers notamment dans la sous-région créent des situations où les filières de production du commerce international et les chaînes de transport qui leur correspondent sont aux mains des mêmes structures. D'où la difficulté qu'il y a pour les opérateurs nationaux du secteur à accéder au marché. De plus ils sont éliminés de la concurrence en raison de leur dimension insuffisante et des faiblesses de leurs capacités technico-commerciales.

La maîtrise des transports maritimes ne saurait en tout état de cause être dissociée de celle de la chaîne de commercialisation et du transport multimodal dont les intervenants sont eux-mêmes intégrés dans des groupes extra-régionaux et/ou liés aux acheteurs extra-régionaux. Les marges de manœuvre des Etats de la sous-région sont par conséquent limitées à l'adoption de règles techniques de sécurité et leur contrôle.

La création d'une bourse sous-régionale de fret dans le cadre d'un réseau de bourses nationales semble à cet égard d'une nécessité absolue. Il en est de même de l'urgence qu'il y a de légiférer dans le sens d'une codification du champ d'intervention dans les professions présentes dans le secteur, de sorte que celles-ci puissent bénéficier de la protection nécessaire à leur survie et leur épanouissement.

II.6.2 La prise en compte des intérêts des pays africains

Les dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite de conférences maritimes sont amenées à être supprimées dans la mesure où elles apparaissent contraires à la clause de la nation la plus favorisée. Les futures négociations ne devront pas se limiter aux trafics dits conférentiels dont on sait par ailleurs qu'ils ne sont plus significatifs, mais s'étendront aux vracs secs et liquides qui représentent 85% des transports maritimes mondiaux ainsi qu'au cabotage qui pourrait être envisagé à l'intérieur d'un espace économique commun aux Etats africains réunis au sein de la CEDEAO, de l'UEMOA, de la CEMAC selon les cas.

II.6.3 La participation croissante des pays en développement

Cette participation suppose que les conditions d'une concurrence saine soient réunies sur le marché. De ce point de vue, l'accès de ces pays aux nouvelles techniques et technologies propres au secteur et singulièrement en usage dans les métiers liés à la logistique intermodale et à l'ingénierie des transports internationaux de marchandises est plus que vital. Elle suppose également que la gestion des trafics des vracs et du transport intercôtier se fasse si possible, dans le cadre de dispositions particulières.

II.6.4 La libéralisation progressive

L'environnement institutionnel, légal et réglementaire des transports maritimes est libéralisé de façon très inégale. Si des Etats comme le Sénégal et la Côte d'Ivoire ont formellement pris des textes consacrant la fin de la répartition des cargaisons, il n'en est pas de même pour bon nombre d'autres pays de la sous-région. L'accès au trafic et les mesures de contrôle gagneraient à être harmonisées de même que les dispositions liées à l'encadrement des prestations au plan financier, fiscal etc.

III. LE CAS PRATIQUE DES EXPORTATIONS DE BANANES ET DE CAFE/CACAO

Les exportations agricoles constituent le principal pourvoyeur de devises et il importe en conséquence de rechercher une réduction des coûts de transport maritime vu qu'ils constituent un élément de compétitivité notable. Il est donc intéressant de les analyser, même dans le contexte d'une liberté totale d'accès à la cargaison autorisée par la nouvelle réglementation en vigueur en Côte d'Ivoire. Les lignes qui suivent et qui s'inspirent pour une bonne part des travaux menés par l'Institut pour la Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), concernent la chaîne de transport maritime et la compétitivité de la banane d'une part et de l'autre le cacao ivoirien.

III.1 La chaîne de transport maritime de la banane en Côte d'Ivoire

Il est important de signaler que le transport des produits périssables comme la banane se déroule dans le cadre de transports dits spécialisés et qui par conséquent ont toujours été exclus du champ d'application du Code de conduite des conférences maritimes. Il s'est donc trouvé que dans cette situation, les pays exportateurs de fruits dans la sous-région, la Côte d'Ivoire et le Cameroun ont très tôt pris des textes réglementaires réservant le transport de ces produits à leur seul armement national. Les choses ont cependant évolué depuis que le vent de la libéralisation a commencé à souffler.

III.1.1 L'organisation du marché : La production bananière ivoirienne atteint plus de 200 000 tonnes par an. Celles-ci sont écoulées essentiellement sur le marché européen soit au titre des quotas (155 000 tonnes par an et par pays) représentant les bananes dites traditionnelles « ACP » exonérées des droits d'entrée, soit au titre du contingent tarifaire complémentaire. Les bananes ACP sont fortement concurrencées sur le marché européen par les bananes dites « dollars » en provenance d'Amérique Latine et les autres bananes communautaires des Antilles Françaises, des Iles Canaries, de Madère et de la Grèce. Il reste évident qu'avec l'avènement de l'OMC et la pression très forte exercée par les pays consommateurs et libéraux du Nord tels que l'Allemagne et la Belgique, le système de protection basé sur les quotas sera fortement remis en cause, posant avec plus d'acuité encore le problème de la compétitivité de ce produit en raison précisément de son caractère périssable qui oblige à une adaptation constante des moyens au transport aux quantités à exporter et l'application de conditions techniques rigoureuses (système réfrigéré et ventilé avec des marges de tolérance très limitées).

Près de sept groupements commercialisent l'essentiel de la production, la Société de Commercialisation de la Banane (SCB) assurant à elle seule plus de 50% des exportations. Les bananes sont vendues « wagon départ » en Europe c'est-à-dire CAF majoré du passage portuaire, l'exportateur prenant ainsi les risques du transport mais aussi les marges. Une cellule unique, l'Organisation de Commercialisation de l'Ananas et de la Banane (OCAB) gère le fret maritime par le truchement d'une société navale, pure émanation des producteurs eux-mêmes, dénommée SITROCAB. Il faut signaler que la SCB est restée dans l'OCAB en tant que structure fédératrice des intérêts globaux des producteurs d'ananas et de bananes mais qu'elle est gère de façon indépendante son transport maritime sans passer par la SITROCAB.

La SITROCAB n'est autre que la compagnie maritime des planteurs réunis au sein de l'OCAB et la Compagnie Fruitière. Depuis le départ de la compagnie Delmas de la ligne réfrigérée en 1993 et la disparition de la SITRAM en 1995, cette société assure la réalisation du transport maritime aussi bien sur la l'Atlantique que sur la Méditerranée. La Compagnie Maritime de Côte d'Ivoire (COMARCO) qui avait été également constituée dans le sillage de la disparition de la SITRAM par un groupe d'exportateurs de café/cacao représentant un potentiel de près de 400 000 tonnes n'a pas pu malheureusement se maintenir sur le marché et est en situation de cessation d'activités.

La SITROCAB opère surtout par voie d'affrètement sur le marché des navires polythermes caractérisé par son extrême saisonnalité, sur une base FIO (Free In Out) où toute manutention reste à la charge de la marchandise. Il s'est opéré ces derniers temps un changement dans les modes opératoires de la SITROCAB qui fait qu'elle n'est plus tellement active dans le domaine du shipping puisque le Groupe Léon Vincent à Marseille est désormais commis à la gestion des chartes-parties dès leur négociation et signature par l'OCAB. Ce groupe gère par conséquent les intérêts maritimes de l'Organisation, avance les sommes d'argent nécessaires au règlement du fret à l'ouverture des cales.

III.1.2 Evolution des exportations de bananes ivoiriennes

Les chiffres sur l'évolution des exportations de bananes en Côte d'Ivoire de 1996 à 1998 sont fournis au chapitre II de la première partie de ce rapport (cf. tableau 4). Ils montrent une croissance de 9% de ces exportations entre 1997 et 1998 qui ont atteint sur l'année écoulée 216 959 tonnes.

III.1.3 Les coûts de la chaîne des transports de la banane

TABLEAU 19 : COÛTS DE LA CHAÎNE DES TRANSPORTS DE LA BANANE IVOIRIENNE - 1994

	1994
Préacheminement	48
Passage portuaire Abidjan	101,2
Fret maritime	590
Passage portuaire Europe	281
Total chaîne des transports	1020,2
Prix de vente « wagon départ »	4770
% Transport dans cette valeur	21%
% fret maritime	12%

Source : INRETS - E. Gouvernal - 1995

Nous n'avons pas pu obtenir les chiffres sur les années qui ont suivi mais il faut surtout retenir que les fluctuations constatées dans le niveau du fret maritime tiennent en bonne partie à l'évolution des coûts d'affrètement des navires polythermes, ceux des soutes ainsi qu'à la transparence dans les négociations entre les planteurs et la SITROCAB, dans un contexte où le monopole de pavillon jadis consenti à l'armement national n'existe plus. Il ne faut pas également occulter la maîtrise de plus en plus parfaite de

l'organisation logistique dans le cadre de la réorganisation complète de la chaîne des transports.

Le fait le plus marquant est sans conteste la tendance très forte au niveau de grands groupes multinationaux de producteurs à intégrer complètement la filière, de la production à la mûrisserie, le transport maritime étant réalisé par des armements leur appartenant en propre. L'existence de la SITROCAB semble s'inscrire dans cette logique intégrationniste.

D'une manière générale, les coûts de l'affrètement sont au plus bas niveau en ce moment du fait d'une surcapacité de l'offre (construction de nouveaux reefers) et d'une érosion de la demande de transport de fruits avec le phénomène « el nino » en Amérique du Sud et du centre. La banane est transportée aujourd'hui autour de 100 dollars US la palette (la palette pesant environ 950 kg en poids brut et 900 kg en poids net).

III.2 La politique des transports de la banane ivoirienne

La réalisation de gains de compétitivité sur une telle filière dépend de plusieurs facteurs :

- ⇒ l'évolution, comme indiqué plus haut des coûts liés à l'affrètement;
- ⇒ l'organisation des planteurs qui intègrent maintenant le transport maritime dans leurs activités par le truchement de la SITROCAB;
- ⇒ le volume et la régularité des exportations.

Il est évident qu'ici, les coûts du reefer et ceux qui leur sont associés (soutes, cours du dollar, ...) ne dépendent guère de la politique en matière de transport maritime suivie par la Côte d'Ivoire. A l'inverse, l'ouverture du marché à d'autres opérateurs par l'effet de la suppression du système de réservation de cale confié à l'époque à l'OIC a permis à un armement privé ivoirien, la SITROCAB de se placer sur le marché de l'affrètement sans autre contrainte que la notification des chartes-parties négociées à l'Autorité maritime. La libéralisation de l'accès à ces trafics spécialisés permet en outre aux compagnies qui les exploitent, tel que Seatrade d'utiliser leurs navires polythermes au retour. Cette possibilité maintenant offerte à ces armements d'équilibrer les trafics dans les deux sens et de façon libre, devrait en principe induire une réduction des coûts d'exploitation des navires et partant ceux correspondant à leur mobilisation par voie d'affrètement. Les avantages liés à la libéralisation tiennent à :

- ⇒ une plus grande transparence dans la négociation des chartes-parties;
- ⇒ une plus grande flexibilité dans les opérations logistiques, les navires étant placés et dirigés vers tel ou tel port européen en fonction des données et contraintes commerciales qui prévalent. La maîtrise du navire est parfaite.

Au-delà de toutes ces considérations, c'est la capacité des producteurs organisés, à assurer une adéquation optimale entre la prévision de chargement et sa réalisation qui permettra d'obtenir le meilleur prix à la palette.

III.3 Identification de quelques problèmes liés à la commercialisation et au transport de la banane ivoirienne

Un fait marquant dans l'évolution des mécanismes de gestion des quotas alloués par l'Union Européenne réside dans le transfert des licences d'importation non plus aux Etats ACP directement mais aux importateurs européens. Ce basculement entraîne bien entendu celui de la puissance commerciale dans les négociations des contrats de ventes.

La stratégie proposée par l'OCAB pour faire face aux défis de la libéralisation et donc de la suppression inéluctable du système des quotas consiste fondamentalement à accroître la capacité concurrentielle de la banane ivoirienne sur le marché international par :

- ⇒ l'intégration des activités de la chaîne complète de production et de distribution;
- ⇒ la mise en place d'une structure parallèle de commercialisation en Europe afin de conquérir d'autres marchés que la France et l'Europe du Nord;
- ⇒ la commercialisation de la banane sous un label commun à tous les producteurs;
- ⇒ l'augmentation de la productivité pour passer de 30/40 tonnes par ha pour atteindre les niveaux DOL et CHIQUITA de 70 tonnes par ha;
- ⇒ la négociation d'un soutien à l'investissement sur une période de 5 ans, notamment dans le domaine de l'hydraulique, de l'irrigation, de l'électrification et de l'apport en intrants agricoles.

En attendant, l'OCAB a obtenu sur fonds propres et dans le cadre d'une convention spécifique avec le Port Autonome d'Abidjan (probablement un BOT avec des clauses particulières), de réhabiliter entièrement le quai bananier pour un montant de 9,7 milliards de francs CFA.

IV. LA CHAINE DES TRANSPORTS MARITIMES DU CACAO IVOIRIEN

Le café et le cacao ont un poids important dans l'économie ivoirienne. Les exportations de ces deux produits se font par les deux ports ivoiriens, le Port Autonome d'Abidjan représentant le principal port de chargement avec près de 80 % des expéditions effectuées annuellement. Les statistiques fournies plus haut montrent que le café et le cacao (grains et fèves) représentent à eux seuls plus de 30% des exportations totales de la Côte d'Ivoire pour l'année écoulée, le cacao constituant 21% de celles-ci.

La filière dite café/cacao a connu des mutations profondes ces dernières années tant sur le plan institutionnel qu'au niveau de l'organisation logistique.

La Côte d'Ivoire est le premier exportateur mondial de cacao avec plus d'un million de tonnes pour la seule campagne 1995 - 1996, bien avant le Brésil et le Ghana. Les exportations de cacao ivoirien sont principalement dirigées vers l'Europe (plus de 85%). Les prix du cacao dépendant de ceux fixés sur le marché international sont très fluctuants. Dès lors, toute politique visant la réduction des coûts entrant en ligne de compte dans la formation de ces prix, depuis la production jusqu'à la commercialisation

est souhaitable. La part du transport en Côte d'Ivoire par exemple représente environ 10,5% du prix CAF du produit.

IV.1 Les circuits de commercialisation du cacao en Côte d'Ivoire : la nouvelle réglementation

Au titre de la commercialisation extérieure, l'on distingue deux trains de mesures dans le cadre de la libéralisation de la filière commune au café et au cacao :

IV.1.1 La procédure d'enregistrement

Elle précise que :

- ⇒ les ventes sont libres, d'où la liberté conférée à chaque opérateur de conclure ses contrats de ventes;
- ⇒ les acheteurs nationaux ou internationaux trouveront des acheteurs et concluront des contrats pour une quantité, une qualité et un prix pour une échéance donnée, correspondant aux positions du marché;
- ⇒ les contrats sont enregistrés auprès de la nouvelle structure de stabilisation dénommée « la nouvelle CAISTAB » par rapport à un prix minimum de référence découlant des cours du jour corrigés de la cotation ou différentiel d'origine, suivant un code de procédures particulier;
- ⇒ l'enregistrement porte sur la nature du produit, la quantité, la qualité, le prix du contrat, la nature du contrat (FOB, Coût et Fret, CAF), la période d'embarquement, la destination, l'identité et l'adresse du client, la copie du contrat;
- ⇒ l'enregistrement donne suite automatiquement à l'émission du droit d'exporter.

IV.1.2 L'embarquement

S'agissant de l'embarquement, les dispositions suivantes sont prises :

- ⇒ à l'approche de l'embarquement, l'opérateur bouclera son financement, achètera ses produits soit directement, soit indirectement sur le marché intérieur;
- ⇒ le produit est stocké, usiné et conditionné librement suivant les normes internationales édictées en la matière;
- ⇒ avant l'embarquement, les formalités de transit sont effectuées, le contrôle de qualité et le traitement phytosanitaire exécutés par des sociétés privées agréées par l'Etat;
- ⇒ les quantités à embarquer sont celles qui ont été enregistrées;
- ⇒ les formalités restantes sont effectuées auprès d'un GUICHET UNIQUE créé à cet effet, qui vont des formalités douanières (déclaration d'exportation, paiement du droit unique de sortie) à l'apposition de la mention *Vu Embarqué*.

Les recommandations de l'Etat ivoirien vont dans le sens du regroupement des producteurs en coopératives afin de constituer un contrepoids suffisant à contrecarrer les tendances de cartellisation et de domination unilatérale des acheteurs.

IV.2 Le fonctionnement de la chaîne des transports du café/cacao en Côte d'Ivoire : éléments de compétitivité

La Côte d'Ivoire exporte en général CAF et assure donc la maîtrise du transport maritime. La libéralisation intervenue et qui met fin à la négociation du fret par la Caisse de Stabilisation, laisse toute latitude aux acheteurs de définir leurs usages commerciaux, ce qui va bouleverser les habitudes acquises.

Le transport traditionnel en sacs coexiste désormais avec la pratique de la conteneurisation⁹ et du vrac-cale¹⁰.

La compétitivité du cacao ivoirien selon l'étude menée par E. Gouvernal de l'INRETS en 1995 n'est pas entamée par sa chaîne de transport, la part du transport dans le prix CAF de ce produit étant sensiblement équivalente à celle du cacao indonésien. Le problème se situerait plutôt au niveau de la collecte primaire en raison de la dispersion des lieux de production. La maillon portuaire mérite toutefois une attention particulière dans la mesure où plusieurs éléments d'appréciation sont à considérer à ce niveau (coûts et organisation de la manutention, immobilisation des navires, prix des facteurs, ...).

V. IMPORTANCE DES RESTRICTIONS QUANT A L'ACCES AU MARCHÉ PAR LES STRUCTURES ETRANGERES PRESTATAIRES DE SERVICES DE TRANSPORT MARITIME

V.1 Barrières spécifiques au transport maritime

Aucune barrière discriminatoire n'a été recensée en Côte d'Ivoire qui limite l'accès du marché du transport aux opérateurs maritimes étrangers.

V.2 Barrières et pratiques commerciales

La même remarque que ci-dessus vaut pour les barrières et pratiques commerciales.

CINQUIEME PARTIE

⁹ Dans la réalité, il s'agit du ship convenience qui est pratiqué par des armateurs soucieux de remplir leurs boîtes à la remontée et qui acceptent ainsi de prendre en charge les frais d'empotage. Le cacao vrac en conteneur est taxé donc au prix du conventionnel avec une faible majoration

¹⁰ Il se développe la pratique de bateaux complets en vrac

IDENTIFICATION DES DOMAINES D'ENGAGEMENTS ET DE REQUETES

I. L'OFFRE CONDITIONNELLE DE LA COTE D'IVOIRE

L'offre faite par la Côte d'Ivoire, sous la forme d'engagements spécifiques à l'occasion de la dernière réunion du groupe de négociations sur les services de transport maritime est annexée à ce rapport. Elle est restée conditionnelle jusqu'au 30 juin 1996 dans la mesure où elle ne devait être maintenue que si des engagements initiaux satisfaisants étaient reçus des partenaires participant à la négociation.

La première remarque à faire par rapport à ces engagements, c'est qu'ils révèlent que la Côte d'Ivoire figure au nombre des pays membres de la CMEAOC (20/25) qui ont refusé « d'offrir » le transport de marchandises, ce qui implique qu'elle n'a jusque-là aucune obligation en ce qui concerne l'accès au marché et le traitement national. Les dispositions du code de conduite des conférences peuvent donc être considérées comme théoriquement maintenues même si dans la pratique, les textes de libéralisation qui ont été pris les rendent caduques. Les pays développés tenteront à coup sûr d'obtenir un alignement des engagements des pays africains sur le statu quo, en d'autres termes sur l'ouverture, outre du trafic conférentiel, pour ce qu'il en reste, des vracs et des trafics hors conférence. Les possibilités de maintien des dispositions du code restent cependant minces en raison des motifs exposés plus haut.

II. LE ROLE POSSIBLE DES INSTITUTIONS REGIONALES ET SOUS-REGIONALES D'INTEGRATION ECONOMIQUE

Il apparaît donc impérieux, quelque forme que puissent prendre les engagements des pays africains de la sous-région, qu'ils se fassent sur une base commune. L'éligibilité d'institutions à couverture sectorielle suffisante comme la CEDEAO et l'UEMOA devrait être saisie comme une bouée à cet égard.

III. LES DOMAINES POSSIBLES D'ENGAGEMENTS ET DE REQUETES

III.1 Les engagements

Nous avons pu identifier les engagements suivants qui pourront être consolidés lors des prochaines négociations, en vertu des quatre modes de livraison et sur la base des engagements initiaux de la Côte d'Ivoire qui pourraient alors être améliorées ou révisées comme suit :

Les propositions modificatives faites ici ne respectent pas forcément la sémantique requise par l'OMC

Modes fournitures : 1) Fournitures transfrontières 2) Consommation à l'étranger 3) Présence commerciale 4) Présence de personnes physiques

Secteur ou sous-secteur	Limitations concernant l'accès au marché	Limitations concernant le traitement national	Engagements additionnels
<p>SERVICES DE TRANSPORTS</p> <p>SERVICES DE TRANSPORT MARITIME</p> <p><u>Transports internationaux de marchandises, non compris le cabotage</u></p>	<p>1) a. Services de ligne : aucune</p> <p>b. Transports de vracs et de cargaisons spécialisées : aucune</p> <p>c. cabotage :aucune</p> <p>2) Néant</p> <p>3) a. Etablissement d'une société enregistrée aux fins d'exploiter une flotte sous pavillon national ivoirien.</p> <p>b. Autres formes de présence commerciale : aucune</p> <p>4) a. Equipage de navires : à consolider le cas échéant, dans la mesure où le personnel marin ivoirien tendra à se vendre à l'extérieur</p> <p>b. Personnel d'encadrement employé en raison d'une présence commerciale : à consolider le cas échéant. Tenir compte de la politique d'ivoirisation des cadres et d'accès aux nouvelles technologies et des dispositions arrêtées au niveau de l'UEMOA en cette matière à l'échelle sous-régionale.</p> <p>c. Autres formes de présence commerciale pour la fourniture de services de transports internationaux : aucune</p>	<p>a. Aucune</p> <p>b. Aucune</p> <p>2) Néant</p> <p>3) a. A consolider suivant dispositions du nouveau code maritime et de ses textes subséquents d'application</p> <p>b. Aucune</p> <p>4) a. A consolider en vertu de la décision de vendre le personnel marin ivoirien sur le marché international</p> <p>b. A consolider en tenant compte des objectifs poursuivis par l'UEMOA en termes d'accès aux nouvelles techniques et technologies du secteur</p>	<p>c. Si négociations sur le cabotage, incitation aux joint-ventures - exemptions fiscales - tarifs préférentiels/passage portuaire.</p> <p>3) a. création d'un registre désormais ouvert sous pavillon ivoirien - pavillon de complaisance.</p>
<p>SERVICES MARITIMES AUXILIAIRES</p>			

<p><u>Services de manutention des cargaisons</u></p>	<p>1) Aucune 2) Néant 3) Néant 4) A consolider</p>	<p>1) Aucune en dehors du respect des conditions liées au code des investissements, à la création de sociétés et du décret relatif à l'exercice des professions de manutentionnaire et de consignataire dans les ports ivoiriens. 2) Néant 3) Néant 4) A consolider en fonction du niveau des personnels employés</p>	
<p><u>Services d'entreposage et de magasinage</u></p>	<p>1) A consolider 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	<p>1) A consolider 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	
<p><u>Services de centres de dépôt de conteneurs</u></p>	<p>1) Non consolidé 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	<p>1) Non consolidé 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	
<p><u>Services d'expéditions de marchandises</u></p>	<p>1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	<p>1) Néant 2) Néant 3) Néant 4) Non consolidé</p>	

III.2 Les domaines de requêtes

Quatre domaines majeurs de requêtes peuvent être suggérés au regard de l'état actuel de la réglementation et des mutations technologiques et institutionnelles qui ont marqué et continuent de marquer le secteur des transports maritimes et activités auxiliaires dans le monde avec des conséquences sur la sous-région en termes de libéralisation de tous les trafics. Ils se fondent sur la pratique du « donner/recevoir » propre aux négociations au sein du GATS. Le tableau ci-dessus rappelle que la Côte d'Ivoire et d'une façon générale, les pays membres de la CMEAOC offrent de libéraliser totalement les trafics de lignes conférentiels et outsiders de même que les trafics spécialisés.

III.2.1 Le cas du trafic de cabotage

Les études menées dans le cadre du projet SSATP - Transport et Commerce International ont révélé qu'un redéploiement des armements de la sous-région dans le trafic intercôtier constituerait un scénario viable. Il s'agissait, dans l'esprit des consultants à la fois du transport de cargaisons générées à l'intérieur de la sous-région

et d'activités de feederling qui résulteraient de la décision des grands armements à escaler dans deux ou trois ports désignés comme des hubs sur la COA. Là se pose un problème de définition du cabotage maritime qui s'entend du transport maritime d'un port vers un autre à l'intérieur du même Etat. Il en découle qu'au sens le plus strict de cette définition, un transport de marchandises par voie de mer entre Abidjan et Lagos par exemple, ne saurait être assimilé à du cabotage. Cependant, une tentative d'assimilation du cabotage au transport intercôtier le long de la côte Ouest Africaine (COA), depuis la Mauritanie jusqu'à l'Angola, effleure l'esprit des experts du transport maritime de cette sous-région.

Ce transport intercôtier engloberait donc :

- ⇒ le transport de produits générés par les Etats de la sous-région (produits primaires de l'agriculture, de l'élevage et produits finis ou semi-finis de l'industrie);
- ⇒ les marchandises en transbordement/éclatement au niveau de ports retenus comme hubs (Abidjan, Dakar par exemple)

Les Etats membres de la CMEAOC sont dorénavant et déjà lancés dans un projet de création d'une compagnie communautaire de cabotage. Des voix se dégagent pour exiger que cette initiative aille de pair avec l'octroi d'une exemption à la clause NPF afin de protéger ce type de trafic en ne le réservant qu'aux compagnies battant pavillon des Etats de la Communauté. Il va de soi qu'une telle exemption se conformerait aux contraintes en termes de délais notamment qui sont celles édictées au sein de l'OMC. La protection du trafic de cabotage serait donc accordée aux Etats de la sous-région en échange d'une ouverture totale des trafics de ligne (conférences et outsiders compris) ainsi que des trafics de vracs secs et liquides. Une telle éventualité est perçue de façon négative par les chargeurs qui y voient la résurgence des mécanismes de réservation de cale jadis décriés et la perpétuation par voie de conséquence de situations de rente nuisibles à la fluidité et à la compétitivité du transport maritime. Il reste évident que l'institution d'une telle protection présenterait des dangers potentiels car des services de feederling mal gérés auraient pour effet d'entamer sérieusement l'efficacité de toute la chaîne de transport.

Il est plutôt suggéré que la sous-région puisse favoriser des joint-ventures avec des partenaires stratégiques étrangers en vue de la constitution de compagnies de cabotage ou d'une compagnie communautaire de cabotage. Des avantages spécifiques pourront être accordés à de telles structures en plus de ceux qui leur seraient reconnus par les codes d'investissement en place, ou par d'éventuelles dispositions fiscales communes. Il en est de même de tarifs spéciaux à leur garantir, notamment au niveau du passage portuaire. Ces alliances doivent viser comme but pour la sous-région :

- ⇒ la possibilité de ne pas perdre une présence dans le domaine vital des transports maritimes sur des bases locales avec les avantages qu'une telle position peut présenter à la fois pour les chargeurs et les opérateurs des lignes, les derniers cités n'étant plus obligés d'effectuer des escales coûteuses;
- ⇒ l'exploitation de navires adaptés pour ce type de trafic aux conditions requises de navigabilité et de sécurité (normes ISO 9000, code ISM, ...);

- ⇒ la suppression de toute interférence étatique par la promotion du secteur privé;
- ⇒ l'assurance d'une gestion scientifique des activités maritimes qui seront menées;
- ⇒ le développement d'une activité de feederling;
- ⇒ l'abaissement des coûts du transport inercôtier qui restent à des niveaux complètement obérants pour la marchandise, par la réduction des coûts des facteurs;
- ⇒ la valorisation de nombreuses opportunités d'échanges intra-régionaux;
- ⇒ le développement de techniques de transports spécialisés (fruits et légumes, bétail et viande, vracs secs et liquides,...);
- ⇒ la valorisation d'un savoir-faire déjà acquis dans le secteur de la navigation et des métiers sédentaires, etc.

L'idée ici, n'est pas de reconduire d'une autre manière les méthodes surannées de réservation de cargaisons, mais de permettre, en vertu de la volonté affichée dans les principes, une participation croissante des pays en développement à la fourniture des services maritimes. La CMEAOC qui est déjà avancée dans cette démarche aiderait à la constitution d'une compagnie communautaire de cabotage, le cabotage étant entendu des trafics entre les ports de la sous-région, qui sera l'instrument clé du redéploiement des activités maritimes de ses membres, de l'intégration et du développement des échanges intra-régionaux.

Il revient donc aux Etats constituant ces ensembles économiques de cibler les avantages fiscaux et tarifaires qu'ils seraient en mesure de concéder à ces structures navales, pour autant que de tels arrangements soient négociables au sein de l'OMC en échange de l'ouverture totale des trafics.

III.2.2 La législation sur la concurrence et la surveillance du secteur

L'échec des armements africains à survivre aux mutations rapides qui ont secoué le secteur, ajouté aux erreurs graves de gestion et stratégiques de ces entités navales ont fait la place belle aux opérateurs maritimes du Nord qui de toute évidence sont en situation de quasi-monopole sur toute la Côte Ouest Africaine. Cette situation dominante cache certainement des abus qu'il est difficile de déceler a priori en raison de l'opacité entretenue à dessein autour des tarifs des services auxiliaires et de l'incapacité structurelle des usagers à réagir éventuellement devant de tels cas. Il est donc nécessaire et ce, à maints égards, non seulement de doter les Etats de la sous-région de moyens d'observation de l'évolution des coûts de facteurs entrant en ligne de compte dans la production des services de transport maritime et des services qui leur sont connexes mais en plus, de les doter de capacités de réaction préventive et répressive aux abus que peut induire la perpétuation des monopoles qui sont déjà installés le long des chaînes internationales de transport de marchandises à maillon maritime.

Cette proposition se présente certes sous une forme qui n'est pas habituelle dans les enceintes de l'OMC mais a le mérite de mettre l'accent sur deux des conditions économiques de la rencontre de l'offre et de la demande:

- ⇒ la transparence et

⇒ l'accès équitable à l'information qui lui est conjointe.

Il revient aux Etats membres de l'UEMOA par exemple de voir dans quelle mesure une telle préoccupation pourrait être formulée dans l'esprit des débats futurs au sein du GATS.

III.2.3 La création d'un fonds spécial de développement des activités maritimes

Cette idée se fonde sur les objectifs suivants à assigner au fonds:

- ⇒ mettre à la disposition d'un réseau d'opérateurs maritimes de la sous-région qu'ils soient VOCC ou NVOCC, qu'ils opèrent sur les lignes ou dans les trafics intercoûtières, les garanties nécessaires à la mobilisation de l'offre de transport;
- ⇒ permettre l'acquisition de matériels navals en vue de la constitution d'une société de patrimoine commune (exemple d'un parc commun de conteneurs);
- ⇒ favoriser l'accélération dans l'acquisition du savoir-faire en matière de logistique intermodale et de gestion des affaires maritimes;
- ⇒ financer des études de factibilité et de faisabilité dans le secteur;
- ⇒ participer à la formation et à la valorisation des ressources humaines dans le secteur, ...

Le fonds serait alimenté par une contribution des Etats sur la base d'une redevance indexée sur les tonnages passant par les ports de la sous-région ainsi que par des sources bilatérales et multilatérales, les banques régionales de développement, etc.

La priorité ici doit consister à mettre l'accent sur l'accès aux moyens navals, dans la mesure où la mise sur pied de chartes-parties est toujours assortie de clauses financières drastiques, en termes de cautionnement notamment. Or, la compétitivité d'un réseau d'opérateurs maritimes africains dans cette sous-région, passe par un accès aux capitaux à des conditions qui ne soient pas celles du marché financier classique où les taux sont si élevés qu'ils sont quasiment inaccessibles.

De plus, la réalisation d'économies d'échelle passe nécessairement par une mise en pool des capacités (offre et demande) et la diversification des sources de financement pour faire face aux besoins d'investissement et rationaliser l'emploi des ressources. Elle pourrait inclure comme axes possibles d'action :

- ⇒ la recherche d'une plus grande implication du secteur privé dans le financement des équipements;
- ⇒ l'adoption de mesures spécifiques pour le financement de projets de transport à vocation d'intégration régionale (prêt à caractère multinational, fonds spéciaux régionaux, ...);
- ⇒ création de fonds spéciaux répondant à des objectifs particuliers, etc.

De telles mesures doivent être envisagées à la lumière des règles du GATS sur l'aide financière et du principe sur la participation croissante des pays en développement.

III.2.4 L'utilisation de registres ouverts pour l'immatriculation des navires

L'utilisation des registres ouverts permet aux transporteurs maritimes d'accéder au facteur travail à des conditions avantageuses. Des pays à forte tradition maritime comme la Grande Bretagne ont pu réaliser par le passé des gains de l'ordre de 40% sur les coûts opératoires de navires en recourant à ce type de registres. De telles opportunités peuvent être saisies par les Etats de la sous-région pour ouvrir leur pavillon au reste du monde, dans le but de tirer profit des avantages comparatifs qu'ils recèlent en matière de main-d'œuvre maritime. Une telle offre peut être envisagée par la sous-région.

IV. VERS UNE ACTION SOUS-REGIONALE COORDONNEE

Comme dans le cas du GATT, le GATS prévoit des dispositions qui traitent du cas de l'intégration économique dans le domaine du commerce des services. Le fait le plus important réside dans la possibilité offerte aux membres d'une organisation d'intégration économique de convenir d'arrangements visant à concéder à ses membres des traitements plus favorables qu'aux pays tiers, nonobstant la clause NPF. Toutefois l'article 5 du GATS prévoit les conditions à remplir pour se voir reconnaître la qualité d'organisation d'intégration régionale. Il s'agit comme déjà abordé plus haut :

- ⇒ de la couverture sectorielle suffisante qui exclut du coup la CMEAOC/TM;
- ⇒ de la nature de l'accord convenu sous l'égide de l'organisation d'intégration qui n'est recevable que pour autant qu'il est exempt de toute forme de discrimination entre les parties, dans les secteurs qu'il couvre. Cette condition signifie en clair que toutes mesures ayant pour effet une libéralisation substantielle du commerce maritime bénéficie de l'exemption à la clause NPF. Il est donc impérieux de garder à l'esprit que les autres membres du GATS toléreront difficilement toute mesure qui aurait pour effet de limiter leur accès aux services maritimes, fut-elle prise à l'initiative d'une organisation d'intégration économique.

Il revient donc aux Etats membres de la sous-région réunis au sein de la CEDEAO ou de l'UEMOA ou de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale) de s'accorder sur les domaines possibles de requêtes et d'exemptions en tenant compte des réactions que leur démarche pourrait susciter de la part de leurs partenaires au commerce international membres du GATS.

Les propositions faites par le consultant dans le cadre d'une telle étude méritent peut-être d'être approfondies au cours de séminaires et consultations régionaux en vue des futures négociations sur le commerce des services, dans le cadre de du GATS.

V. PLAN D'ACTION - CONCLUSION

L'UEMOA ayant déjà conçu un document d'orientations pour l'élaboration d'un programme commun de développement du secteur maritime, il est suggéré de s'appuyer dans un premier temps sur cette institution pour la constitution d'un front commun, dans la perspective des futures négociations de l'OMC sur le commerce des services. L'UEMOA verra dans quelle mesure associer la CEDEAO à un tel exercice.

Le déroulement d'un plan d'action dans ce sens ne peut être opéré qu'à partir d'un séminaire sous-régional de préparation aux futures négociations du GATS, comme le prévoient d'ailleurs la CNUCED, l'UNDESA, la Banque Mondiale. Le séminaire sous-régional de préparation aux négociations sur les transports maritimes pourrait s'appuyer sur la CMEAOC en rapport avec l'UEMOA, la CEDEAO et la CEMAC.

Des « position papers » seront élaborés sur chaque thème abordé, au regard des domaines de négociations retenus ci-dessus et qui ne sont pas forcément exhaustifs.

Ce séminaire donnera lieu, selon le cadre de concertation retenu à l'élaboration d'un mémorandum commun qui se présenterait sous la forme d'offres et de requêtes engageant les Etats membres de l'organisation d'intégration régionale, tenant compte des vues qui se sont déjà exprimées lors des dernières négociations.

Il importe de savoir en tout état de cause que :

- ⇒ les travaux du GATS vont reprendre dans le cadre d'un prochain cycle qui est très proche (an 2000);
- ⇒ les offres conditionnelles faites par certaines délégations et qui sont gelées dans leur application, peuvent être améliorées, modifiées ou retirées, en totalité ou en partie pendant une période de 60 jours dont la fin coïncidera avec l'achèvement des futures négociations devant débiter en l'an 2000;
- ⇒ les débats sur l'exemption à la clause NPF reprendront avec certainement plus de passion;
- ⇒ le lobby américain ne risque de faire davantage de « vagues » que lors des premières consultations;
- ⇒ les vues centrées exclusivement sur le transport maritime ont le désavantage de détourner l'attention des pays africains des services auxiliaires qui ne pourront devenir compétitifs que dans le cadre juridique de concessions du genre des joint-ventures, des BOT et des privatisations d'entreprises

Compte tenu du peu de temps qui reste avant les échéances du prochain cycle, il importe d'accélérer le processus de cette démarche pour laquelle le Secrétariat Général de la CMEAOC exprime déjà beaucoup d'enthousiasme mais n'a pas encore de financement.

Il faut retenir en conclusion que la nécessité absolue pour la sous-région de connaître une croissance économique soutenue à partir de ses échanges commerciaux avec l'extérieur impose que les objectifs poursuivis en matière de transports soient subordonnés à ceux de la politique commerciale, avec l'ambition d'une plus grande compétitivité des productions régionales.

Il est essentiel à cet égard que toute réflexion stratégique en matière de transport soit menée avec la participation des chargeurs en tant que générateurs des besoins de transport et dont la compétitivité dépend dans une grande mesure de l'efficacité du système d'acheminement des marchandises.

L'objectif à atteindre reste la libéralisation généralisée des transports par le truchement d'une privatisation des services et une plus grande ouverture du marché à la concurrence.

BIBLIOGRAPHIE

1. Texte du GATT (Accord Général sur les Tarifs et le Commerce), GATT, juillet 1985
2. Négociations commerciales multilatérales et négociations d'Uruguay - Note du Secrétariat sur le commerce des services de transport, Ref. MTN.GNS/W/60, GATT, juillet 1989
3. Le rôle des transports dans le commerce entre pays en développement, Ref. UNCTAD/SHIP/640, Secrétariat CNUCED, août 1992
4. Mémoire du secteur maritime sur les conditionnalités liées au transport maritime dans le cadre du crédit d'appui à la relance économique de la Côte d'Ivoire, Gouvernement de Côte d'Ivoire, juillet 1994
5. Développement d'une nouvelle politique maritime pour les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, CPCS-Montréal, vol. I & II, janvier 1995
6. Développement d'une nouvelle politique maritime pour les Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, CPCS-Montréal, Barrières et Opportunités, janvier 1995
7. Conditions de maintien de la main-d'œuvre maritime en Côte d'Ivoire et dans la sous-région, Dominique LAURENT, Ministère des Transports, Côte d'Ivoire, 1996
8. Actes du SITRASS 4 (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne), SITRASS/Coopération française, octobre 1996
9. L'ensemble des principes et règles équitables convenues au niveau multilatéral pour le contrôle des pratiques commerciales restrictives, CNUCED - Ref. TD/RBP/CONF/10/Rev.1, CNUCED, février 1996
10. Rapport d'enquête auprès des sociétés de consignation maritime et de manutention au Port Autonome d'Abidjan, Ministère des Transports de Côte d'Ivoire, septembre 1995
11. Shipping services in West and Central Africa countries, SSATP - Okechukwu Iheduru, juin 1994
12. Eléments de réforme des politiques de transport maritime, Peter Faust, CNUCED, avril 1996
13. Chaînes de transport et compétitivité de la banane africaine, E. Gouvernal & C. Rizet, INRETS/CIRAD, janvier 1995
14. Projet de création d'une compagnie communautaire de cabotage en Afrique de l'Ouest et du Centre - Document préparatoire à la réunion des investisseurs potentiels, CMEAOC/TM, septembre 1997
15. Document de la deuxième table ronde de Cotonou sur les services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre, CMEAOC/TM & Banque Mondiale, juin 1997
16. Recueil de textes relatifs à la libéralisation de la filière café/cacao en Côte d'Ivoire, Ministère de l'Agriculture, mars 1999
17. Contribution des services et des échanges internationaux de services à l'amélioration de l'économie ivoirienne, Kanvaly Diomandé, CAPAS III, mars 1998
18. L'Uruguay Round et les Négociations sur le commerce des services, CMEAOC/TM, mars 1998
19. Rapport d'activités du Port Autonome d'Abidjan, 1998.