

TRANSPORTS MARITIMES INTERNATIONAUX ET CABOTAGE SOUS REGIONAL EN AFRIQUE :

(Chronique publiée in REVUE DROIT MARITIME AFRICAINE – N°01 – JANVIER – JUIN 2016)

L'indépendance économique de l'Afrique exige une présence effective dans les transports maritimes

INTRODUCTION GENERALE

Quelles stratégies pour une présence réelle de l'Afrique dans les transports maritimes internationaux et le cabotage ? Une présence pérenne c'est-à-dire durable devrions nous ajouter ! Voilà une question aussi pertinente qu'actuelle par ce que vitale pour l'Afrique dès lors qu'il est avéré que plus de 95% du trafic généré par le commerce extérieur de nos Etats transite par la mer que ce soit à l'import ou à l'export.

Toutefois, la question est des plus difficiles à résoudre du fait des nombreux échecs ayant résulté des moultes tentatives déjà initiées depuis de nombreuses années nonobstant les sérieuses espérances qu'elles avaient suscitées au départ. Il suffit de mentionner à titre d'exemple :

- Le Projet de Compagnie maritime multinationale de la Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEAO) adopté par le sommet des chefs d'Etat et de gouvernement lors de sa réunion tenue à Bamako en octobre 1978¹ et dont l'étude de faisabilité fut confiée à la division des transports de la CNUCED qui déposa son rapport en mars 1980² ;
- Le Projet de Consortium « Service commun africain-Ligne COA/Méditerranée » initié en mai 1992 à Cotonou par une dizaine de compagnies maritimes d'Afrique de l'Ouest³ et du Centre ;
- La société africaine de transport et d'opérations maritimes (SATOMAR) créée à Dakar en décembre 2000 et qui n'aurait connu que six mois d'exploitation effective ;
- La société ECOMARINE INTERNATIONAL créée à Lomé le 12 janvier 2002 et qui n'a pas, non plus, tenu promesses !
- Le Projet Régional **SEALINK** initié en 2011 et qui tarde à larguer les amarres !

Pourtant, l'Afrique de l'Ouest et du Centre⁴ ne manque pas d'atouts essentiels permettant de faire prospérer une flotte marchande au grand bonheur de ses populations :

- Une longue façade maritime d'environ dix mille (10.000) Km de la pointe nord du Sénégal (Saint Louis) au sud de l'Angola (extrême sud de la province de Namibe aux frontières de la Namibie) ;

¹ Ibrahima Khalil DIALLO « *Le contentieux maritime devant le juge* » Tome 2-page 180

² *Projet RAF/79/A.03 CNUCED Nations Unies février 1981*

³ Ibrahima Khalil DIALLO *op.cit.* page 181

⁴ *L'Afrique de l'Ouest et du Centre est composée de deux groupes d'Etats (25) à savoir les Etats côtiers : Angolais, Bénin, Cameroun, Cap Vert, République du Congo, République Démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Liberia, Mauritanie, Nigeria, Sao Tomé & principe, Sénégal, Sierra Leone, Togo, et les*

- Un arrière-pays et un hinterland suffisamment important pour alimenter et supporter un trafic marchandises et passagers dans le cadre d'échanges intra régionaux ou internationaux ;
- Une économie en expansion fondée, entre autres, sur l'exportation de matières premières (coton, bois, café, cacao, bananes, hydrocarbures, ciment, phosphates, arachide, sel, etc.) et l'importation de produits manufacturés, de céréales dont le riz, etc.
- Des voies de communication terrestre présentant de très nombreux obstacles à la fluidité de la circulation des biens et des personnes : infrastructures routières et ferroviaire inexistantes ou défectueuses, moult barrières non tarifaires, points de contrôle nombreux et intempestifs, insécurité physique etc. toutes choses qui se traduisent en termes de lenteur, de surcoûts, de risques commerciaux et politiques énormes dont souffre ce type de transport et qui devraient favoriser la voie maritime !

Il s'y ajoute que cette incapacité de l'Afrique à exploiter cet énorme potentiel fait le lit d'un monopole de fait dont profitent à outrance les armements étrangers qui y règnent sans partage avec des conséquences économiques et sociales douloureuses pour les africains, battus sur leurs propres terres ! Il suffit de relever les constats effarants suivants en tant que conséquences de l'absence de l'Afrique dans la bataille des mers :

- Toute la chaîne de logistique de bout en bout est occupée par les grands groupes étrangers : transport par mer, consignation, manutention aggravée aujourd'hui avec les concessions portuaires desquelles les africains sont absents, etc. ;
- Impossibilité des africains sous la houlette de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA) à engager des négociations effectives avec les armateurs étrangers regroupés dans le cadre de la Conférence maritime dite Europe West Africa Trade Agreement (EWATA) dont disparition en 2008 est une conséquence d'une décision de l'Union Européenne. ;
- Augmentations intempestives, excessives et unilatérales des taux de fret maritimes par les armateurs transportant nos marchandises que ce soit à l'import ou à l'export ;
- Majoration unilatérale des taux de fret par des surcharges diverses et surcoûts de toute sorte et sur lesquels aucun usager de ces transports maritimes n'a un contrôle, en particulier avec le Terminal Handling Charges (TGC)⁵ ;
- Tout ce qui précède provoque un effet boule de neige sur les prix au consommateur final avec tout ce que cela pourrait induire comme conséquences néfastes sur les ménages et les Etats : surenchérissement des prix des produits de première nécessité, augmentation du coût de la vie,
- Échecs répétés des politiques sociales en faveur des couches les plus défavorisées etc.

⁵ <http://www.meretmarine.com/fr/content/maersk-augmente-ses-taux-defret-entre-leurope-et-lafrique>
<https://www.cma-cgm.fr/detail-news/466/surcharges-congestion-portuaire-en-afrique-de-l-ouest>
<http://www.beninto.info/2016/09/07/hausse-des-prix-de-cargement-et-de-chargement-en-afrique/>
<http://www.cma-cgm.fr/detail-news/1267/thc-a-dakar-senegal>

Et, pourtant, on ne saurait convoquer une quelconque fatalité pour expliquer ce phénomène ! En effet, d'autres pays sont partis de situations similaires pour devenir émergents avec une politique hardie et très réaliste en matière d'industrie navale. C'est le cas des pays asiatiques où on peut citer pêle-mêle les exemples suivants :

- La chine dotée, aujourd'hui, des plus grands chantiers navals⁶ au monde et de grandes compagnies maritimes dont China Ocean Shipping Company (COSCO) qui revendique le rang de 6^e armement mondiale de portes conteneurs et qui posséderait plus de 130 porte-conteneurs avec une capacité totale de 320.000 EVP ;
- Taiwan avec la compagnie maritime Evergreen Marine Corporation qui a démarré ses activités en 1968 avec un seul navire âgé de 20 ans et qui occuperait, aujourd'hui, le quatrième rang mondial avec plus cent cinquante (150) navires soit plus de 439 538EVP ;
- La compagnie maritime chinoise dite Orient Overseas Container Line (OOCL) basée à Hong Kong ;
- La compagnie maritime japonaise Nippon Yusen Kaisha (N.Y.K. Line) basée à Tokyo ;
- Etc.

Il est vrai, aussi, qu'en matière de transport aérien, cette infortune gangrène notre continent depuis la disparition de la compagnie multinationale Air Afrique en 2002⁷. Aucun pays membre de cette défunte société n'a encore pu mettre sur pieds une véritable compagnie aérienne digne de ce nom. Toutefois, il ne serait pas superflu d'examiner avec beaucoup d'attention l'expérience de la compagnie aérienne ASKY (Africa Sky). En effet, c'est lors d'une conférence de la Communauté Economique des Etat d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), tenus à Niamey (Niger) le 10 janvier 2004, que la décision de créer une compagnie aérienne privée fut prise. L'assemblée générale des actionnaires de la Société de promotion de la compagnie aérienne régionale (SPCAR) se tiendra en janvier 2008 à Ouagadougou⁸ et son 1^{er} vol prit les airs le 15 janvier 2010. Aujourd'hui, le réseau ASKY Airlines couvrir vingt-trois (23) destinations réparties dans dix-neuf (19) pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre avec une flotte de sept (7) avions ayant une moyenne d'âge de 5 ans. Avec pour slogan : la compagnie aérienne panafricaine, « *The Pan African Arline* ».

⁶ Ces chantiers construisent les plus grands portes conteneurs au monde dont CMA CGM Kerguelen qui transportent plus de seize mille (16 000) boîtes !

⁷ Ibrahima Khalil DIALLO « La liquidation de la Compagnie aérienne multinationale Air Afrique » in *Bulletin du Transport multimodale (BTM)* n°1 juin 2004 pages 24 et suivantes

⁸ Journal «Le Pays» de Ouagadougou et <http://fr.allafrica.com>

Navigation maritime et navigation aérienne étant des sœurs siamoises, cette expérience d'ASKY Airlines⁹ devrait inspirer nos réflexions pour résoudre la question principale à savoir quelles stratégies pour une présence réelle de l'Afrique dans les transports maritimes internationaux et le cabotage ?

Pour essayer répondre, il est important de faire l'état des lieux actuel aussi bien en ce qui concerne le transport maritime international que le transport intérieur et le cabotage avant d'envisager les stratégies possibles qui pourraient être de nature à permettre à l'Afrique d'être présente de façon durable dans la bataille des mers.

C'est sous ce rapport que les développements ci-dessous seront axés sur les points suivants :

- L'état des lieux actuel
- Les stratégies possibles pour l'Emergence d'une compagnie maritime.

1. L'ETAT ACTUEL DES LIEUX

Pour faire l'état des lieux, il faut envisager les trois composantes des transports maritimes comme le prévoit le Règlement de l'UEMOA¹⁰ relatif au sujet qui distingue le transport maritime international, le transport maritime intérieur et le transport maritime de courte distance ou cabotage.

Mais, contrairement à l'article 1^{er} dudit Règlement¹¹ qui, en vertu de la territorialité de la réglementation communautaire, circonscrit son domaine d'application au territoire des Etats membres, le critère de l'internationalité est envisagé, en l'occurrence, par rapport à l'ensemble des Etats d'Afrique de l'Ouest et Centre.

C'est sous ce rapport que nous retiendrons les définitions suivantes :

- Le transport maritime international est celui effectué entre un port d'un Etat de la côte d'Afrique de l'Ouest et du Centre et tout port d'un autre Etat ;
- Le transport maritime intérieur est celui effectué entre deux ports d'un même Etat ;
- Le cabotage, encore appelé transport de courte distance, est celui effectué entre deux ports d'Etats différents d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Ce qui permet de dégager les deux axes de réflexion suivants :

- Le transport maritime international ;
- Le transport maritime intérieur et le cabotage.

⁹ 10 Voir : www.fivasky.com

¹⁰ Règlement n°02/2008/CM/UEMOA relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA adopté à Dakar par le Conseil des Ministres le 28 mars 2008

¹¹ Au sens de l'article 1^{er} du Règlement précité de l'UEMOA, le transport maritime international, de personnes ou de marchandises, est celui effectué entre un port d'un Etat membre de l'Union et un Etat tiers.

1.1. LE TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL

Le transport maritime international est, donc, celui effectué entre un port d'un Etat de la côte d'Afrique de l'Ouest et du Centre et tout port d'un autre Etat. Il ne s'agit pas nécessairement d'un transport au long court mais simplement de tout transport au départ ou à destination de tout port d'Afrique de l'Ouest et Centre vers ou depuis un port de tout autre Etat étranger.

Pour faire l'Etat des lieux de ce type de transport qui implique l'essentiel du trafic extérieur des pays concernés, nous partirons de l'histoire récente qui révèle une implication effective de l'Afrique dans ces opérations avant d'envisager la situation actuelle résultant de la crise dans les transports maritimes internationaux et ses conséquences.

C'est pour cette raison que nous prendrons comme principal point de repère, la Table ronde de Cotonou 2 qui s'est déroulée en 1997¹², sous l'égide des bailleurs de fonds, pour opérer les réformes nécessaires dans ce secteur suite à la crise.

Nous verrons alors :

- La situation antérieure à la Table ronde de Cotonou 2 ;
- La situation postérieure à la Table ronde de Cotonou 2.

1.1.1. La situation antérieure à la Table ronde de Cotonou 2

Il est important de revisiter la situation de l'Afrique en matière de transport maritime international avant la fameuse Table ronde de Cotonou 2 tenue en juin 1997. On se rendra compte qu'il existait bien des compagnies maritimes en activité, quelle qu'en soit la forme ; compagnies qui vont disparaître par l'effet d'une décision de la

Commission des Communautés européennes prise en 1992 dans l'affaire dite des « **Comités armatoriaux franco ouest africains** »¹³.

1.1.1.1. L'ère faste du code de conduite des conférences maritimes (CCCM)

Il ne serait pas exact de croire que les Etats africains n'ont jamais été présents dans l'exploitation armatoriale car l'Afrique a bien connu une belle expérience, en la matière, à la faveur du Code de conduite

¹² Il y a eu deux Table ronde de Cotonou : Cotonou1, tenu du 23 au 26 juin 1992 et Cotonou 2, tenu du 23 au 6 juin 1997 La Table Ronde fut organisée sous l'égide de la Banque Mondiale par le Programme de Politique des Transports pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), dans le cadre du projet Transport & Commerce International avec le concours de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), de nombreux bailleurs de fonds et d'organismes sous régionaux spécialisés.

¹³ COMMISSION N°92/262/CEE, décision du 1^{er} avril 1992 in JOCE L 134 du 18 mai 1992 pages 1 à 36 – Voir également : Ibrahima Khalil DIALLO, *op.cit.* Page 23,

des conférences maritimes. Il est important de réexaminer cette situation, en faire le diagnostic avant d'entirer tous les enseignements utiles dans le cadre de la recherche de solution à la situation actuelle

❖ **Les principales règles du Code de conduite**

Ce code, adopté le 06 avril 1974 et entré en vigueur en octobre 1982, confère aux Etat contractants des droits leur permettant de prendre part, de façon effective, au trafic maritime généré par leur commerce extérieur. Ratifié par la plupart des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre, il institue¹⁴ les principales règles suivantes, toutes avantageuses aux pays africains et favorables à l'émergence de compagnies maritimes :

- La clé 40/40/20,
- Le droit d'adhésion aux Conférences maritimes,
- Ma négociation des taux de fret
- Etc.

❖ **Les compagnies maritimes africaines sous le Code de conduite**

A la faveur du Code de conduite, tous les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre avaient pu créer leur propre compagnie de navigation maritime, y compris les pays sans littoral ! Ils exploitaient leur droit de trafic reconnu et protégé par le CCCM soit sous forme de NVOCC¹⁵ soit sous forme de VOCC¹⁶.

Dans les pays côtiers : COBENAM (Compagnie Béninoise de Navigation Maritime) au Bénin, SOCOTRANS (Société Congolaise de Transport maritime) au Congo, SITRAM (Société Ivoirienne de transport maritime) et SIVOMAR (Société Ivoirienne d'Opérations Maritimes) en Côte d'Ivoire, BSL (Black Star Line) au Ghana, NNSL (Nigérian National Shipping Line) au Nigéria, CAMSHIP (Cameroon Shipping Lines) au Cameroun, CMZ (Compagnie Maritime du Zaïre) en République Démocratique du Congo, COSENAM (Compagnie Sénégalaise de Navigation Maritime) au Sénégal, SOTONAM (Compagnie Togolaise de Navigation Maritime) au Togo etc.

Dans les pays sans littoral : SONAM (Société de Navigation du Mali) au Mali, COFAMA (Compagnie Maritime du Faso) au Burkina Faso, COMANI (Compagnie Maritime du Niger) au Niger etc.

¹⁴ Nous utilisons le présent e l'indicatif car c'est le Code de conduite des conférences maritimes ratifié par tous les Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre n'a jamais été dénoncé par un seul d'entre eux ; en conséquence, bien qu'il ne soit plus appliqué, en pratique, il demeure de droit positif dans non pays.

¹⁵ NVOCC « NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER » : ce terme désigne une société qui n'a pas de navires, mais exploite ses propres conteneurs et affrète des espaces sur des navires de ligne régulières, en délivrant ses propres connaissances.

¹⁶ VOCC « VESSEL OPERATING COMMON CARRIER » : ce terme désigne une compagnie maritime qui exploite ses propres navires. Toutefois, il peut arriver que des compagnies ayant leurs propres navires chargent leurs conteneurs sur des armements tiers dans ce cas précis ils sont aussi NVOCC. C'est un choix de politique d'exploitation armatoriale.

Au niveau africain, elles avaient mis sur pied une organisation de coopération armatoriale au sein de la Conférence Ministérielle des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC-TM), organisation dénommée ACNMA (Association africaine des compagnies de navigation maritime).

Ces compagnies bénéficiaient, non seulement, du monopole conféré par le CCCM sur les 40% du trafic généré par leur commerce extérieur, mais aussi, du soutien résultant des systèmes de répartition des cargaisons mis en place et qui leur assuraient l'effectivité dudit monopole. En effet, à ce sujet, il existait dans chaque Etat deux systèmes à savoir :

- Un système de répartition des cargaisons a priori confié aux Conseils des chargeurs¹⁷,

NVOCC « NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER » : ce terme désigne une société qui n'a pas de navires, mais exploite ses propres conteneurs et affrète des espaces sur des navires de lignes régulières, en délivrant ses propres connaissements.

- Un système de répartition des cargaisons a posteriori confié à une structure mise en place par les armateurs et communément dénommé « Secrétariat des armements ».

Mais, malgré ce système juridique de protection de l'armement national, ces compagnies n'arrivaient pas à enlever la totalité du trafic qui leur était ainsi réservé. En effet, le taux effectif d'enlèvement en termes de capacité réelle ne dépassait pas les 10%(dix). C'est ce qui justifie qu'elles aient eu recours à un réseau de partenariat avec un certain nombre de compagnies européennes notamment françaises avec comme leader le groupe Bolloré.

Ce partenariat tissé sous forme de toile d'araignée sera la cause principale de la mise en faillite des compagnies africaines.

1.1.1.2. La disparition des armements africains : conséquence d'une décision de l'Union Européenne

❖ Le système de gestion du trafic par les Comités armatoriaux

Du fait des accords armatoriaux signés entre les compagnies maritimes africaines et des armateurs européens dont le groupe Bolloré, l'accès au trafic, aussi bien au départ qu'à destination de ces pays de la côte atlantique était limité aux navires desdits partenaires. Et, le système de répartition des cargaisons, scrupuleusement géré par les Conseils des chargeurs et les Secrétariats aux armements, garantissait le monopole aux parties prenantes des accords armatoriaux. Ce qui excluait, par voie de conséquence, tout autre navire non membre qui ne pouvait même pas prétendre enlever du trafic au titre des armements tiers visés dans les 20% de la clé 40/40/20 !

¹⁷ NVOCC « NON VESSEL OPERATING COMMON CARRIER » : ce terme désigne une société qui n'a pas de navires, mais exploite ses propres conteneurs et affrète des espaces sur des navires de lignes régulières, en délivrant ses propres connaissements.

La conséquence d'une telle pratique fut que, la compagnie maritime la plus puissante en matière de conteneurisation ne pouvait par pénétrer ce marché ! Ce fut le cas Maersk Line !

❖ La dissolution des Comités armatoriaux en 1992

Devant l'impossibilité de prendre part au trafic maritime sur la côte atlantique malgré sa toute puissance, la compagnie Maersk Line saisie la Direction de la concurrence dite DG4 de la Commission des Communautés Européenne (actuelle Union Européenne) d'une plainte pour entrave à la libre concurrence consécutive au système mis en place à savoir une réglementation discriminatoire faisant entrave au libre accès au trafic.

La Commission des Communauté Européennes, à travers la DG4¹⁸, jugea alors dans une décision très célèbre que, les accords armatoriaux incriminés avaient un objet manifestement anticoncurrentiel dès lors que «la mise en œuvre d'un système permanent de partage des cargaisons et de surveillance du trafic pas des armateurs contrôlant la plus grande partie de ce trafic n'a pu permettre aux forces du marché de jouer librement pour établir un niveau de prix concurrentiel »¹⁹.

En effet, la commission Européenne assimilait les Comités armatoriaux à des cartels de contrôle tarifaire ayant sévi entre 1981 et 1991. Si bien que, par le biais de ses nombreuses « joint-ventures », acquisitions et accords commerciaux, SDV contrôlait, semble-t-il, 66% des services maritimes entre la France et l'Afrique et 24% entre l'Europe et le continent africain²⁰.

Il s'ensuivit la dissolution des Comités armatoriaux et la condamnation des armements européens concernés à de très lourdes amendes²¹ pour avoir violé la législation anticoncurrentielle du droit communautaire européen notamment les articles 85 et 86 du Traité instituant la CEE. SDV s'acquitta des amendes et se retira des conférences.

La CEE ne pouvait pas sanctionner directement les compagnies maritimes africaines du fait que la réglementation communautaire européenne est de type territorialiste, comme toutes normes de ce genre, du reste. Toutefois, la dissolution des Comités armatoriaux devait avoir un effet boule de neige sur lesdites compagnies car dans un contrat synallagmatique si l'une des deux parties est défaillante la relation rompt nécessairement mais certainement !

¹⁸ Ibrahima Khalil DIALLO « Le contentieux maritime devant de juge » Tome 2-page 23

¹⁹ Commission n°92/262/CEE, décision du 1^{er} avril 1992 relative à une procédure d'application des articles 85 et 86 du Traité CEE (IV/32.540-Comités armatoriaux franco ouest africains. In Ibrahima Khalil DIALLO ; op.cit. p.23

²⁰ Les services maritimes en Afrique de l'Ouest : « TENDANCES ET PROBLEMES » Octobre 1995 étude du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne de la Banque mondiale et de la Commission économique pour l'Afrique in Document de travail SSATP n° 16F

²¹ Les amendes, exprimées en écus, étaient les suivantes : SCAC-Delmas Vieljeux (SDV) : 11.628.000 (18,8 millions USD) – Lloyd Triestino : 32.800 – Van Uden : 10.100 – Compagnie Maritime Belge (CMB) : 46.000 – Société Navale de l'Ouest : 1.751.000 – Société Navale Caennaise : 97.000 – Transmare : 12.8000

Ce fut alors le déclin des sociétés africaine de navigation maritime et le début d'une très longue crise qui va les engloutir toutes et les faire disparaître !

La Table ronde de Cotonou, à travers ses deux éditions, ne fera que constater les dégâts !

1.1.2. La situation postérieure à la Table ronde de Cotonou 2

La Table de Cotonou fut tenue au Bénin en deux éditions : Cotonou I, du 23 au 26 juin 1992 et Cotonou II, du 23 au 6 juin 1997.

Organisée dans le cadre du projet Transport & Commerce International, l'une des composantes du Programme de Politique des Transports pour l'Afrique subsaharienne (SSATP), elle enregistra la participation de plus de cent cinquante (150) gouvernements africains et européens, d'organisations intergouvernementales et internationales, de chargeurs, de conseils de chargeurs, d'affréteurs, des administrations portuaires et d'industries maritimes. L'objectif était d'assister les gouvernements africains dans la mise en œuvre de réformes de leurs politiques des transports afin d'améliorer la compétitivité des économies de l'Afrique subsaharienne à travers une meilleure efficacité du secteur des transports, le renforcement de la coopération entre les Etats, et le développement de l'intégration régionale sur le plan économique²².

Mais, le résultat, indépendamment de la mutation de la Conférence Ministérielle des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC-TM) en Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), fut la disparition des armements africains et la présence sans partage des compagnies maritimes étrangères notamment européennes !

1.1.2.1. L'absence d'armements africains sur le trafic international

La période faste d'avant la crise, ci-haut décrite ne survivra pas à la Table ronde de Cotonou pourtant censée devoir aider les africains. Si bien que, avec l'OMAO, disparaît nécessairement l'ACNMA car il n'existe plus de compagnies maritimes africaines.

Il est vrai que dans le cadre de l'OMAO, il existe une organisation dite les 3A (Associations des Armateurs Africains) qui, regroupa quelques sociétés dont la SATOMAR (Société Africaine de Transport et d'Opérations Maritimes), ECOMARINE INTERNATIONAL et la COBENAM.

²² 26 Etude SSATP précitée

En vérité, aujourd'hui, seule la COBENAM essaie encore de se reconstruire avec la volonté politique affichée²³ du Président de la République du Bénin.

En effet, la COBENAM fut créée, à l'origine, par une Convention signée à Alger le 11 juillet 1974 entre l'Algérie et le Bénin puis ratifiée par le Bénin par l'ordonnance 74-50 du 31 juillet de la même année. Son capital social, de cinq cent millions (500.000.000) de francs CFA, fut ainsi réparti : 51% par le Bénin et 49% pour l'Algérie, il sera majoré, en 1996 par incorporation de réserves à hauteur de cinq cent cinquante millions (550.000.000) de francs CFA. Aujourd'hui, les deux pays ont l'ambition de se retrouver pour renouveler l'expérience passés ; ce qui explique les négociations qu'ils ont tenues à Cotonou du lundi 27 au vendredi 31 octobre 2014 par le biais de la COBENAM et groupe algérien CNAN, la compagnie algérienne de navigation maritime.

Il faut dire que le Bénin est le seul pays de l'UEMOA à avoir toujours maintenu sa compagnie maritime même si ses activités de shipping ne sont pas affectives.

Ce vide crée par la disparition des compagnies africaines sera comblé par les armements étrangers notamment ceux du Nord qui vont enlever tout le trafic.

1.1.2.2. La présence hégémonique des armements étrangers (non africains)

	CMA-CGM + DELMAS	Maersk + Saf - marine	MSC	Grimaldi	Messina	Autres
Sénégal	31%	29%	18%	06%	03%	12%
Guinée	14	61	21	3	CS	
0,1	0,9					
Côte d'Ivoire	13	26	16	Mitsui 04	PIL 04	17
Ghana	12	28	20	Mitsui 06	PIL 09	26
Togo	29	45	15	PIL 04	CSCCL 02	05
Bénin	28	30	10	PIL 09	SCL 13	10
Nigéria	21	31	13	07	GSL 05	23
Cameroun	25	39	20	03	PIL 08	06
Gabon	44	40	09	NDS/NDAL 02	PIL 04	02
Congo	48	30	NDS/			
NDAL 16	01	PIL 05	01			
Angola	29	25	08	NDS 22	PIL 04	11

Parts de marché des principaux armateurs en Afrique de l'Ouest et du Centre en 2012- Tableau élaboré à partir de données de l'étude MLTC de janvier 2013 (Agence Française de Développement : AFD)

²³ <http://fr.africatime.com> du 05 novembre 2014

NB : PIL : Pacific International Lines – **CSCL :** China shipping container Lines

MSC : Méditerranéen Shipping Company – **GSL :** GOLDSTARLINE – **CS :** Chartering Shipping

CMA – CGM : Compagnie Générale Maritime – Compagnie Maritime d’Affrètement

Maersk + Safmarine	384/1000
CMA – CGM + DELMAS	314/1000
MSC	150/1000

Le tableau ci-dessus est suffisamment parlant et se pas de commentaires.

En effet, il révèle :

- L’absence d’une quelconque compagnie maritime africaine sur la façade atlantique ;
- La présence sans partage des armements non africains et plus précisément européens et asiatique ;
- Le dépeçage (le mot n’est pas fort) du trafic maritime africain entre les « Global traders », suite à la Table ronde de Cotonou, rappelant ainsi la Conférence de Berlin²⁴ !
- Au regard du classement mondial des armateurs en matière de porte-conteneurs, on constate que ce sont les grands qui se partagent l’Afrique de l’Ouest et du Centre suivi de loin par les autres ;
- Dans l’ordre, il a : Maersk Line et Safmarine, CMA-CGM et Delmas, MSC etc.

Malheureusement, ces compagnies ne se suffisent pas de régner sans partage sur les côtes atlantiques constituant ainsi des positions dominantes sur le marché, mais en plus, après s’être constituées pendant longtemps sous forme de Conférences maritimes puis de Consortia, aujourd’hui, elles s’organisent en Méga-Alliances pour devenir de plus en plus fortes ! Au grand dam des africains, toujours grands usagers et.....très mal organisés/

Cette absence de compagnie africaine sur le trafic international se retrouve dans le cabotage !

1.2. LE TRANSPORT MARITIME INTERIEUR ET LE CABOTAGE

Le transport maritime intérieur et le cabotage ne sont pas mieux loti que le transport maritime international de marchandises du fait de l’absence de compagnie maritime pour exploiter ce trafic, exception faite du Sénégal pour le transport intérieur.

Dans les développements ci-dessous, nous allons distinguer :

- Le transport maritime intérieur, et
- Le transport de courte distance ou cabotage

²⁴ *La Conférence de Berlin 1884-1885 avait consacré le partage de l’Afrique suite aux rivalités entre colons. Il nous faut alors une autre Conférence de Bandung pour marquer notre retour sur la scène internationale : la Conférence qui marqua la naissance du Tiers monde s’est tenue du 18 au 24 avril 1955 à Bandung, en Indonésie.*

1.2.1. Le transport maritime intérieur

Il faut distinguer le cas du Sénégal et ceux des autres Etats de la sous-région.

1.2.1.1. Etat des lieux au Sénégal

Le Sénégal est le pays de l'UEMOA qui dispose de la façade maritime la plus longue mais il occupe le 4^e rang en Afrique de l'Ouest et le 7^e si on considère la façade d'Afrique de l'Ouest et du Centre après l'Angola, le Cap Vert, le Gabon, le Nigéria, le Libéria et le Cameroun.

Le transport intérieur y occupe une place appréciable car c'est l'un des rares pays où ce secteur est exploité depuis longtemps permettant ainsi de désenclaver certaines parties du territoire notamment l'île de Gorée et la région de Casamance. En effet, les différents types de trafic y sont exploités à savoir : le transport de marchandises, de passagers et de bagages.

Plusieurs exploitants ont géré ce trafic ces dix dernières années :

– Le Port autonome de Dakar

La Société nationale du Port autonome de Dakar (SONAPAD) exploite, au nom de l'Etat, la ligne maritime entre Dakar et l'île de Gorée longue d'environ 2,5 km. Plusieurs chaloupes y ont assuré la traversée notamment : le « Blaise Diagne », le « Beer », « Augustin Elimane Ly » (150 places), « Coumba Castel » (350 places).

Le trafic est permanent et quotidien avec une clientèle constituée des habitants de l'île, des touristes et des nationaux.

– La « Compagnie du fleuve »

C'est une société privée qui exploite un bateau dénommé BOU EL MOGDAD²⁵ sous forme de croisière entre Saint Louis et Podor d'octobre à mai. Ce bateau, construit en Hollande en 1950 pour la société « Messageries du Sénégal », mesure 52m de long sur 10m de large avec 2m50 de tirant d'eau.

– La SOMAT et le COSAMA

➤ La société Maritime de l'Atlantique (SOMAT) avait été créée entre le Sénégal et la Maroc après le naufrage du bateau le JOOLA à raison de 51% du capital pour Compagnie marocaine de navigation (COMANAV), 24,5% Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) et 24,5% pour le Port Autonome de Dakar (PAD)²⁶.

²⁵ Ce navire porte le nom de El Hadj Bou El Mogdad SECK un traducteur Saint-Louisien : 1826 - 1860

²⁶ Voir : <http://www.afrik.com/article9025.html> et PANARESS du samedi 12 novembre 2005

La SOMAT qui bénéficiait d'une subvention annuelle de 1,5 milliards de FCFA²⁷ de l'Etat du Sénégal exploitait le navire mixte le WILLIS, affrété à une société indonésienne et d'une capacité d'environ 462 passagers et de 100 tonnes de marchandises et le bateau de fret « ANAMCARA3 » d'une capacité d'environ 3500T²⁸ pouvant contenir jusqu'à 220 conteneurs, une vingtaine de camions et autres fret.

➤ Le Consortium Sénégalais d'Activités Maritimes (COSAMA) prendra la suite de la SOMAT, liquidée après vingt-sept (27) mois d'exploitation et le rachat de la COMANAV par CMA-CGM²⁹, c'est dire que cette succession n'est pas consécutive à une faillite de la SOMAT mais à un choix politique de l'Etat du Sénégal³⁰. Le COSAMA-SA fut créé le 13 décembre 2007 et bénéficie d'une Convention de concession des droits de gestion et d'exploitation de la ligne maritime Dakar – Ziguinchor signée le 02 janvier 2008 accompagnée d'un contrat d'exploitation daté du même jour.

Le capital est détenu par le groupe CCBM (40%), le groupe Maritalia (20%), le Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC : 20%), le Port autonome de Dakar (15%) et le personnel (5%)³¹ pour un montant initial de cinq cent millions (500.000.000) FCFA passé à un milliard et demi (1,5) après recapitalisation en 2011³². Comme ses prédécesseurs, le COSAMA a une mission de service public consistant à assurer la continuité territoriale du Sénégal en joignant la région sud de la Casamance à Dakar, la capitale. C'est pour cette raison que, pour équilibrer ses comptes du fait de ses tarifs sociaux, la société bénéficie d'une financière périodique.

Aujourd'hui, le COSAMA exploite plusieurs navires qui seraient tous une propriété de l'Etat du Sénégal notamment :

- Le Aline Sitoé DIATTA, construit dans les chantiers allemands, sur la ligne Dakar – Ziguinchor
- AGUENE ET DIABOGNE, construit dans des chantiers de Corée du Sud, sur la ligne Dakar – Ziguinchor (en réalité, ces navires devront relier Foundiougne et Ziguinchor dès que le Port de Ndakhonga sera fonctionnel).
- Le DIOGUE, construit depuis 1983 et acquis en occasion, est un navire de fret qui aura une vocation de cabotage sous régional.

1.2.1.2. Etat des lieux dans la sous-région

Le transport maritime intérieur n'existe pas dans les autres pays de la sous-région, à notre connaissance, à tout le moins en ce qui concerne l'Afrique de l'Ouest.

²⁷ <http://fr.allafrica.com/stories/200710080979.html> et in Sud Quotidien du 6 octobre 2007

²⁸ <http://www.lemag.ma> et dépêche de l'Agence de Presse Sénégalaise du Samedi 6 octobre 2007

²⁹ <http://WWW.LESAFRIQUES.COM/> JOURNAL LES AFRIQUES DU 20.09.2008

³⁰ Journal le Quotidien du 27 janvier 2008

³¹ <http://www.financialafrik.com> et dépêche de l'Agence de Presse Sénégalaise du 27 décembre 2014

³² Voir quotidien national Le Soleil du 07 mai 2011

Toutefois, il existe à Abidjan en Côte d'Ivoire, un trafic de passagers sur la lagune avec une interconnexion sur le réseau de transport routier urbain.

1.2.2. Le transport de courte distance ou cabotage

Le transport de courte distance ou cabotage est celui effectué entre ports de la sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Trois questions méritent d'être examinées : le potentiel de trafic, l'état de la réglementation et le Projet régional de cabotage dit SEALINK.

1.2.2.1. Le potentiel de trafic

Il existe un énorme potentiel de trafic de cabotage dans cette sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Les facteurs favorables sont assez significatifs :

- les échanges de marchandises de toutes sortes sont réels notamment avec le ciment, le phosphate, le bois, la banane, le café, le sel, le cacao.
- C'est un immense bloc économique constitué d'une population de plus de 440 millions d'habitants, presque moitié de la population d'Afrique, pour un PNB de 619 milliards de \$US en 2012 avec une croissance d'environ 6% depuis 2011³³. Il comprend de vingt-cinq et (25) pays dont six (6) exportateurs de pétrole et une superficie de 12,6m km².
- Il s'y ajoute que la voie routière, plus utilisée, est défavorisée notamment par la vétusté des infrastructures, l'insécurité, les innombrables obstacles non tarifaires, la longueur des parcours rendant ainsi encore plus opportune le passage par la mer

FICHES DE SYNTHESE DES PRINCIPALES RESSOURCES DE 15 PAYS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST³⁴

Pays	Ressources
------	------------

³³ Pour toutes ces statistiques cf. note 37 infra

³⁴ www.lemarcheafricain.com

BENIN	Coton, Pêche
BURKINA FASO	Coton, élevage, or, canne à sucre
CAP-VERT	Bananes, pêche
COTE D'IVOIRE	Cacao, coton, café, bois
GAMBIE	Céréales, arachides, pêche
GHANE	Or, cacao, diamant
GUINEE	Bauxite, or, diamant, cacao, café
GUINEE-BISSAU	Noix de cajou
LIBERIA	Diamant, bois, hévéa, cacao
MALI	Or, coton
NIGER	Uranium, charbon, or, céréales
NIGERIA	Pétrole, gaz, bois, cacao, céréales
SENEGAL	Phosphates, arachides, coton, céréales, ciment
SOERRA LEONE	Diamant, or cacao, café
TOGO	Phosphates, coton, café, cacao

Malheureusement, aucun armement d'un des Etats membres n'exploite ce trafic ! Ce sont quelques privés qui s'y sont lancés.

Il existe, toutefois, des agents maritimes représentants des armateurs étrangers qui opèrent dans la sous-région parmi lesquels :

- ISTAMCO³⁵, MLT³⁶ au Sénégal,
- Africa 2000³⁷, basée à Houston aux USA et présente au Sénégal, en Guinée Bissau, en Côte d'Ivoire, au Ghana, au Nigéria, au Cameroun, en Guinée Equatoriale, en Angola ;
- la Société Union Maritime et d'Acconage (SU- MACO-SA) présente à Abidjan et San Pedro ;
- la Société d'Acconage, de Transport et de Manutention (S.A.T.R.A.M) à Port Gentil au Gabon ;
- etc.

1.2.2.2. L'état de la réglementation

La réglementation du cabotage n'est pas conçue de la même manière en UEMOA et dans la CEMAC alors que l'OMAO a initié, depuis quelques années, un projet de Code maritime commun.

³⁵ <http://www.istomco.com> qui serait présent dans les ports du Sénégal (Dakar, Ziguinchor, Kaolack, Lindiane), de Gambie (Banjul) et de Guinée Bissau (Bissau)

³⁶ Cf. www.mltsa.com

³⁷ Cf. www.africa2000inc.com

- Dans le cadre de la CEMAC, le trafic est soumis non seulement à une autorisation préalable de l'Autorité maritime compétente mais aussi à un système de répartition des cargaisons conformément à la clé 40/40/20 du Code de conduite des Conférences Maritimes.

C'est le Règlement du 12 juillet 2012 qui le prévoit en ces termes :

Article 461 : « Tout armement de ligne régulière désireux de participer au trafic en provenance ou à destination d'un Etat membre doit solliciter une autorisation de l'autorité maritime compétente ».

Article 464 : « Le trafic maritime en provenance ou à destination des Etats membres et traité au sein des conférences de lignes régulières fait l'objet d'une répartition conforme aux dispositions de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes signée à Genève le 6 avril 1974. Les taux de fret sont négociés dans les conditions prévues par ledit code ».

- Dans le cadre de l'UEMOA, la politique maritime consiste à protéger le trafic dit intracommunautaire du fait de la territorialité des normes communautaires, les règles ne s'appliquant obligatoirement que dans les territoires des Etats membres.

Le dispositif normatif communautaire résulte du Règlement n° 02/2008/CM/UEMOA relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA adopté à Dakar, le 28 mars 2008.

En effet, si chaque Etat est propriétaire de ses droits de trafic, il les partage nécessairement avec les autres membres de l'Union (cf. article 4 du Règlement) du fait de la libre circulation des biens, des personnes, des services et des capitaux résultant du marché commun conformément aux articles 76 et suivants du Traité de Dakar³⁸.

L'Exploitation du trafic par les armateurs communautaires, c'est-à-dire ceux agréés par une Autorité maritime d'un Etat de l'Union et ayant UEMOA (cf. article 1er du Règlement), n'est soumise à aucune autorisation préalable. Il n'existe pas non plus de répartition des cargaisons et le respect des normes communautaires sur la concurrence est exigé. Et, ce trafic intracommunautaire est réservé exclusivement aux armateurs communautaires (cf. article 12 alinéa 1er du Règlement).

Toutefois, le transport de Feeding est exclu de la protection car il s'agit, en l'occurrence, d'une continuation de l'exécution d'un transport international (cf. article 12 alinéa 2 du Règlement).

³⁸ Cf. Ibrahima Khalil DIALLO « le contentieux maritime devant le juge » Tome 2 – pages 32 et suivantes

- Dans le cadre de l'Organisation Maritime des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) qui regroupe tous les Etats membres de la CEMAC et de l'UEMOA, un projet de Code maritime commun a été initié depuis 2013. Ce serait le lieu de faire prendre des normes types en matière de cabotage pour favoriser l'harmonisation des politiques de l'ensemble des Etats membres en matière de cabotage. Sauf à préciser que IOMAOC est une organisation de coopération qui ne peut prendre aucune règle impérative contrairement à la CEMAC et à l'UEMOA.

1.2.2.3. Un projet en cours : Projet Régional SEALINK

C'est un Projet très ambitieux qui est en cours de vulgarisation mais qui tarde à avoir un début d'exécution. Il a été présenté de façon exhaustive à Lagos lors d'une rencontre³⁹ tenue du 26 au 28 février 2014 après avoir fait l'objet d'une vaste campagne de sensibilisation dans de nombreux pays de la sous-région depuis 2001⁴⁰. La dernière réunion sous régional concernant SEALINK a été tenue à Lomé le 17 octobre 2016. SEALINK a fait l'objet d'études qui en ont cerné tous les contours pour offrir au projet un maximum de chances de réussite.

Il suffit d'examiner les prévisions suivantes⁴¹ :

- Le Projet **SEALINK** a été initié en partenariat avec la CEDEAO sur le modèle ECOBANK⁴² par la Fédération des chambres de commerce d'Afrique de l'Ouest et la Banque d'import-export du Nigeria (NEXIM)⁴³ avec le soutien de beaucoup d'institutions sous régionales pour promouvoir le cabotage maritime dans la sous-région notamment la CEDEAO, l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et de l'Afrique centrale (OMAOC), l'Union Africaine du Conseil des Transporteurs-Affréteurs, la Banque Africaine de Développement, la Banque d'Investissement et de Développement et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD).
- C'est un projet d'un montant de 61,5 millions US\$ à raison de 60 % de fonds propres et 40% de dette : 60 millions \$ seront consacrés aux équipements et au fonds de roulement et 1,5 millions à une campagne de sensibilisation, démarrée en 2011, pour faciliter la levée de fonds.

³⁹ 44 Cf. «La Conférence BORDELLESS » sur la présentation du Projet Régional SEALINK du 26 au 28 février 2014 à LAGOS au NIGERIA.

⁴⁰ 45 Cf. notamment : www.africatime.com, www.24haubenin.info, www.financialafrik.com , www.aouaga.com, www.burkinapmepmi.net, www.agenceecofin.com.

⁴¹ 46 Cf. notes 37 et 38 *supra*

⁴² 47 www.24haubenin.info du 19 décembre 2013

⁴³ 48 NEXIM Banque est une Banque nigériane d'import-export a été créé par la Loi 38 de 1991 comme un organisme de crédit à l'exportation avec pour objet de promouvoir la diversification de l'économie nigériane et l'approfondissement du secteur extérieur, en particulier non-pétrolier, à travers l'octroi de crédits en devises locales et étrangères, installations à risques, par l'entremise de garantie de crédit pour l'export et de crédit d'assurance pour l'export, le développement des affaires et des services consultatifs financiers.

Cf. www.financialafrik.com du 22 juillet 2013.

Cf. <http://www.nig-holding.com/projet-sealink/>

- Du point de vue l'actionnariat, le Projet vise en particulier les opérateurs économiques mais aussi les institutions régionales et les Etats de la CEDEAO et dans ce sens la part du Burkina Faso⁴⁴ aurait été fixée à 10 millions US\$.
- Il est prévu, au moins, trois à cinq navires à exploiter: un navire pour le fret, un navire pour les passagers et un navire mixte.

Et, dans ce sens il est prévu trois routes opérationnelles⁴⁵ :

- Route 1 : Banjul (Gambie)- Bissau (Guinée) Conakry (Guinée)- Freetown (Sierra Leone) Dakar (Sénégal)- Banjul (Gambie)- Bissau (Guinée Bissau) - Conakry (Guinée); pour un navire mixte, passagers et marchandises, avec une capacité de 350 passagers, 20 conteneurs, 35 voitures et 10 camions ; à raison de cinq (5) voyages aller-retour par mois ;
 - Route 2 : un navire mixte d'une capacité de 500 passagers, 20 conteneurs, 35 voitures et 10 camions à raison de quatre (4) voyages aller-retour par mois entre: Calabar (Nigéria)- Douala (Cameroun)- Libreville (Gabon)- Cotonou (Bénin)- Calabar (Nigeria)- Douala (Cameroun) ;
 - Route 3 : un navire de fret seulement d'une capacité de 40 conteneurs, 40 voitures à raison d'un (1) voyage aller-retour par mois entre Conakry (Guinée)- Libreville (Gabon) Dakar (Sénégal)-Monrovia (Libéria) -Tema(Ghana) Lomé (Togo)- Lagos (Nigéria) Douala (Cameroun)- Conakry (Guinée) Monrovia (Libéria)- Abidjan (Côte d'Ivoire) Lomé (Togo)- Lagos (Nigéria)- Douala (Cameroun)
- Au plan technique et opérationnel, les prévisions sont alléchantes car rien n'a été laissé en rade :
 - Un partenariat technique est envisagé avec un grand armateur international et parmi ceux qui sont ciblés il y a notamment Atlantik Shipping (Turquie), ANEK Lines Group (Grèce)
 - Les opérateurs locaux de chaque pays touché par les navires de SEALINK seront impliqués dans les opérations à effectuer dans leur juridiction.
 - Les ports maritimes à toucher seront saisis pour un partenariat en vue de faciliter les opérations portuaires avec une priorité d'amarrage afin d'éviter les retards dans le chargement et le déchargement des marchandises.
 - Les gestionnaires dirigeants de SEALINK seront des professionnels recrutés par la Compagnie Africaine des Services de Gestion (AMSCO), bien connu du système des Nations Unies.
 - Différents types de risques sont envisagés et leur gestion anticipée pour faciliter l'opérationnalité du Projet :

⁴⁴ www.africatime.com du 11 décembre 2013

⁴⁵ Cf. note 37 supra

- Les risques tenant à la réglementation : les institutions gouvernementales et toutes celles chargées d'élaborer les textes ont été approchées pour obtenir des concessions et des facilitations de nature à éviter toute entrave au Projet.
 - Les risques liés au marché : SEALINK souscrira une assurance crédible et veillera à obtenir des Etats une réglementation favorable notamment concernant la limitation du transport de marchandises par routes au-delà d'un certain tonnage.
 - Les risques liés à la monnaie : SEALINK va mettre en place des stratégies convenables de contrepartie de nature à gérer le risque lié aux cours de change, les pays fréquentés n'ayant pas la même monnaie.
- Pour sa gouvernance d'entreprise, SEALINK a prévu un cadre enviable pour assurer la gestion stratégique et la direction de la compagnie :
 - un Conseil de Direction composé des représentants des investisseurs institutionnels, individuels et des sponsors Pour aider le Conseil à gérer un terrain complexe dans l'industrie de l'expédition de marchandises ;
 - un Comité technique constitués de capitaines d'industries d'Afrique Centrale et Occidentale servira d'intermédiaire entre le Conseil de Direction et les différentes autorités chargées de la réglementation ;
 - un Directeur général à la tête de Directions, Divisions etc.
 - La mise en route de SEALINK avait été prévue pour la mise 2014 précédée d'une réunion ministérielle de la CEDEAO qui devait se tenir en janvier 2014 au cap Vert⁴⁶.

Toutefois, jusqu'à ce jour c'est-à-dire plus deux ans après la date de démarrage prévue, SEALINK n'a pas encore largué ses amarres et la plupart des Autorités maritimes (Directeur de marine marchande) de l'UEMOA n'en ont aucune nouvelle précise !

Ce serait un véritable gâchis si jamais cette belle oeuvre venait à être un éléphant blanc !

2. LES STRATEGIES POSSIBLES POUR L'EMERGENCE D'UNE COMPAGNIE MARITIME

⁴⁶ www.aouga.com et le quotidien burkinabé *SIDWAYA* du mardi 17 décembre 2013.

Il serait très difficile de faire mieux que SEALINK du point de vue de la réflexion et des prévisions d'opérationnalité pour une compagnie de cabotage. En conséquence, il serait très opportun de connaître les raisons et blocages n'ayant pas permis audit projet de se réaliser.

En tout état de cause et en l'état actuel, il est important d'éviter les erreurs du passé pour poser la voie d'une compagnie émergente et viable. Pour cela, deux axes de réflexion :

- Des exemples de ce qu'il ne faut pas faire ;
- La voie possible pour une compagnie émergente.

2.1. DES EXEMPLES DE CE QU'IL NE FAUT PAS FAIRE

Il y a eu les Projets avortés parce qu'ils n'ont jamais été véritablement opérationnels et les expériences qui ont effectivement été mises en œuvre sans pouvoir s'inscrire dans la durée.

2.1.1. Les projets avortés

Il y en a eu deux dont il faut s'inspirer des échecs et en tirer tous les enseignements de manière à les éviter : le Projet de Compagnie multinationale de navigation maritime de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) et le Projet de Consortium dit « AFRICAN JOINT SERVICES ».

2.1.1.1. Projet de Compagnie multinationale maritime de la CEAO⁴⁷

Le Projet était parti d'une idée fort louable de mise en commun des moyens navals des Etats membres en vue d'une rentabilisation optimale dans le cadre d'intégration à l'image de ce que d'autres Etats africains avaient déjà réussi en matière de navigation aérienne à travers la compagnie multinationale Air Afrique qui comprenait une dizaine d'Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

La décision fut prise par les Chefs d'Etats de la CEAO lors d'une réunion tenue à Bamako en octobre 1978 et le Projet confié au Secrétaire général de l'Organisation. L'étude de faisabilité envisageant plusieurs scénarios fut l'œuvre de la Division des Transports maritimes de la CNUCED dont le rapport sera déposé en mars 1980⁴⁸.

Cependant, les niveaux de développement des Etats membres sur les questions de navigation maritime étaient très différents, certains ayant déjà des moyens navals performants notamment la Côte d'Ivoire avec la SITRAM et la SIVOMAR, le Bénin avec la COBENAM, le Sénégal avec la SENAM puis la COSENAM

⁴⁷ Cf. Ibrahima Khalil DIALLO « *Le contentieux maritime devant le juge* » Tome2 – pages 180

Voir également : Noel Sanka KABO « *La politique des transports maritimes des Etats membres de la CEAO* » Thèse de 3^e cycle soutenue à BREST (France) en juin 1985.

⁴⁸ Cf. *Projet RAF/79/A.03 CNUCED Nations Unies février 1981.*

et Express-Navigation. Tout ceci ne devait pas faciliter la problématique de l'actionnariat. La question de la recherche du financement fut confiée à la CEAO en relation avec les bailleurs de fonds et l'estimation de la phase dite transitoire fut évaluée à cinquante (50) millions FCFA. Une rencontre des bailleurs eut lieu à Abidjan du 02 au 04 août 1982.

Mais, les nombreux problèmes que la CEAO a connus avec les scandales financiers qui ont suivi dans la vie de l'Organisation ont fini par plomber le Projet qui ne verra jamais le jour!

2.1.1.2. **Projet de Consortium « AFRICAN JOINT SERVICES⁴⁹**

Le Projet « AFRICAN JOINT SERVICES » était un regroupement d'un certain nombre de compagnies maritimes de la sous-région et dénommée « Service commun Africain ligne C.O.A/ Méditerranée ou « African Joint Service Line West Africa/Med Sea».

Voici en résumé les grands traits de ce projet :

- -Il s'agissait d'un service coordonné ayant pour objet de permettre aux compagnies membres d'atteindre le meilleur résultat économique possible par le biais d'une rationalisation de leurs ressources sur le range de la Méditerranéen West Africa Conférence (MEWAC) selon les termes de l'article 1er SA du Projet d'Accord rédigé en janvier 1992. La matérialisation de cet accord consistait dans l'enlèvement de la totalité des marchandises soit 5096 du trafic concerné par les pays membres.
- Il y avait deux groupes de sociétés membres :
 - Le groupe A comprenant des VOCC (Vessel Operating Common Carriers) : des propriétaires de moyens navals) à savoir : la CAMSHIP (Cameroun), la COSENAM (Sénégal), la SIVOMAR (Côte d'Ivoire) ;
 - Le groupe des NVOCC composé de la COBENAM (Bénin), de la COFAMA (Burkina Faso), de la SONAM (Mali), de la SOTONAM (Togo) et de la COMANI (Niger).

J'ai eu le privilège de prendre part à certaines réunions dudit Consortium qui me confia, en qualité de Consultant, le soin de rédiger leur connaissance commun.

Malheureusement, ce projet, non plus, n'a pas connu un aboutissement heureux du fait, semble-t-il, de rivalités concernant la direction du Consortium !

2.1.2. **Les expériences malheureuses**

Il y a eu quelques expériences qui ont pu effectivement voir le jour mais qui n'ont pas connu long feu pour avoir disparu en l'espace de quelques années d'exploitation.

⁴⁹ Cf. Ibrahima Khalil DIALLO « *Le contentieux maritime devant le juge* » TOME 2 – pages 22 et suivants et 181

Parmi elles ; il faut citer la SATOMAR et ECOMARINE INTERNATIONAL.

2.1.2.1. La SATOMAR

C'est la Société Africaine de Transport et d'Opérations Maritimes (SATOMAR) dont voici les principales caractéristiques :

- Elle fut créée en décembre 2000 pour démarrer ses activités le 01er novembre 2001 avec un siège social basé à Abidjan ;
- Son actionnariat était constitué des Conseils des chargeurs à savoir l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), le Conseil Sénégalais des Chargeurs (COSEC), le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC), le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics (CNUT), du Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT), le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB), la Chambre de Commerce du Bénin ;
- Son capital social était de cinq cent (500) millions FCFA dont deux cent (200) millions entièrement libérés par le COSEC ;
- Durant son exploitation, la SATOMAR avait affrété un navire qui transportait du bois de Côte d'Ivoire vers le Sénégal et du sel en sens inverse.
- L'exploitation a été effective jusqu'en fin 2002 soit moins de deux ans au bout desquelles la SATOMAR cumula son déficit conduisant à l'arrêt de ses activités puis à sa liquidation.

2.1.2.2. ECOMARINE INTERNATIONAL

Ce fut, aussi, un exemple d'ambitions concrétisées au début des années 2000 avec beaucoup d'espoir dont celui de dupliquer en mer l'expérience d'ECOBANK.

Voici ses principales caractéristiques :

- Elle a été créée le 01^{er} septembre 1999 à Lomé (Togo) où elle avait établi son siège social⁵⁰ avec un capital social d'environ trente-deux (32) milliards FCFA libéré à hauteur de 17,5% avant 2002 par des actionnaires privés. Ce fut avec le concours de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), de l'Organisation Maritime d'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAO), de l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), d'ECOBANK et des quinze Etats de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). Un budget d'investissement de trente-cinq (35) milliards FCFA était prévu, l'acquisition ou l'affrètement de navires, l'aménagement d'infrastructures et les opérations portuaires.

⁵⁰ Cf. dépêche de la Pan African News Agency (PANA) du lundi 08 septembre 2003

- Elle a bénéficié de l'appui de la CEDEAO notamment du statut de transporteur national dans chacun des Etats membres⁵¹ car elle avait pour principal objet de faire du cabotage sous régional entre les différents ports des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre. L'ambition étant de faire comme ECOBANK, il était prévu de couvrir vingt-sept (27) de la sous- région d'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- D'autres avantages lui furent concédés notamment :
 - Une subvention de 364.687 US\$ de l'Agence des Etats-Unis pour le commerce et le développement (USTDA)⁵² à la faveur de l'adoption de la Loi sur la croissance et les possibilités économiques en Afrique (AGOA). L'accord, signé le 12 décembre par l'ambassadeur des Etats-Unis au Togo, M. Karl Hofmann au nom du gouvernement des Etats Unis et M. Alhaji Bamanga Tukur, Président du groupe « Ecomarine International », devait servir au financement d'une étude de faisabilité portant sur un projet de construction d'un terminal à conteneurs au Port autonome de Lomé.
 - Une concession de terminal à conteneurs au Port autonome de Lomé dont le projet de construction avait été évaluée à dix (70) milliards de FCFA⁵³. Pour financer ce projet, ECOMARINE INTERNATIONAL avait signé un accord de partenariat, le 8 novembre 2001 à Accra (Ghana), avec Sea Point/USA. L'objectif dudit terminal était de réaliser une moyenne de manutention de deux cent (200) conteneurs à l'heure soit plus de vingt (20) fois la norme habituelle.
- Elle a démarré ses activités en 2002 et exploitait deux navires affrétés ECO-ZARA et ECOYASMIN sur le trajet suivant : Dakar (Sénégal), Conakry (Guinea), Freetown (Sierra Leone), Abidjan (Côte d'Ivoire), Lomé (Togo), Cotonou (Bénin), Lagos (Nigeria), Douala (Cameroun), Pointe Noire (Congo).
- La création d'une filiale dénommée ECOLOGITICS était prévue pour faire du door to door, portes à portes, notamment pour satisfaire les pays de l'hinterland. Et, dans cette perspective, il fallait assurer la construction⁵⁴ de :
 - dix (18) ports secs à raison de trois au Nigeria, deux en Côte d'Ivoire, au Cameroun, en République démocratique du Congo, un au Sénégal, en Guinée- Conakry, en Sierra Leone, au Liberia, au Ghana, au Togo, au Bénin, au Gabon, au Congo et en Angola.
 - huit centres de déchargement au Mali (2), au Niger (2), au Tchad (2), au Burkina Faso (1) et en Centrafrique (1).

⁵¹ 56 Cf. *quotidien Burkinabé Sidwaya* du mardi 11 mai 2004

⁵² 57 Cf. <http://ipdigital.usembassy.gov>

⁵³ 58 Cf. *le journal togolais L'Union* du 14 août 2008

⁵⁴ Cf. *le journal togolais L'Union* du 14 août 2008

Mais, après quelques années d'exploitation, ECOMARINE INTERNATIONAL n'a pas su réaliser toutes ses promesses si bien que le gouvernement togolais par décision prise en Conseil des Ministres du 06 août 2008 lui a retiré la licence relative à la concession de la manutention des conteneurs au Port autonome de Lomé. Cette licence fut concédée, par la même décision à la société Manuport, filiale de GETMA International.

2.1.3. Les travers à éviter

Au regard des développements précédents et sous réserve de plus amples précisions, il est essentiel de relever que les échecs successifs enregistrés en ce domaine sont très loin d'être une fatalité. La défaillance humaine et le manque de professionnalisme sont les deux principales causes d'une telle situation.

A ce titre, il est important, pour le futur, d'éviter un certain nombre de travers qui seraient à l'origine de certains échecs notamment :

- Le gigantisme : des ambitions démesurées seraient à l'origine des difficultés de ECOMARINE INTERNATIONAL voire de SEALINK ;
- La faiblesse du capital : SATOMAR a dû en pâtir ;
- La gabegie : elle explique certaines mauvaises expériences ;
- L'ingérence des Etats dans le management : elle explique, en partie, la faillite de la multinationale AIR AFRIQUE ;
- La gestion crypto personnelle : elle est à l'origine de certains échecs ;
- Les rivalités entre pays : elle ne peut favoriser l'expansion et la pérennité d'une société ; etc.

En vérité, il faut dire que les expériences heureuses, même venues de l'aérien, ne manquent pas pour inspirer les décideurs et investisseurs en vue de vaincre le signe indien !

2.2. LA VOIE POSSIBLE POUR UNE COMPAGNIE EMERGENTE

Au regard des comportements à éviter et mentionnés précédemment, il serait fort utile de se pencher sur au moins deux expériences particulièrement intéressantes pour enrichir la réflexion dans le cadre de la recherche de solution idoine.

En tout état de cause, il faudrait partir d'un diagnostic exhaustif et sans complaisance des cas de ECOMARINE INTERNATIONAL et SEALINK avant toute autre tentative. Car, en matière de projet bancable, d'aide et soutien des Etats de la sous-région, de concours financiers des institutions financières

internationales, il serait difficile pour ne pas impossible de faire mieux que ces sociétés ! Sauf à dire que dans la mise en œuvre, il a certainement manqué du professionnalisme !

Il serait utile de faire état de deux expériences très heureuses qui pourraient inspirer les décideurs avant de dégager quelques pistes vers la pérennité.

- Expériences heureuses à explorer ;
- Pistes de réflexion pour une compagnie maritime émergente.

2.2.1. Expériences heureuses à explorer

Il serait intéressant de s'inspirer de deux réussites en matière de navigation, lune maritime et l'autre aérienne, dans une configuration très proche du contexte actuel des affaires maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Il s'agit des expériences des compagnies maritimes asiatiques et de la compagnie aérienne ASKY Airlines.

- L'expérience des compagnies maritimes asiatiques,
- L'expérience de la compagnie aérienne ASKY Airlines.

2.2.1.1. L'expérience des compagnies maritimes asiatiques

La Chine est devenue un pays émergent jusqu'à « dominer » le monde économique grâce, en très grande partie, à sa politique de développement du secteur maritime. Elle investit non seulement dans la navigation maritime mais aussi dans la manutention portuaire, dans la construction navale et la logistique etc.

En général, les pays asiatiques, Chine, Corée du Sud, Taiwan, Japon ont créé des armements avec une vocation régionale s'appuyant sur un marché avec d'importants échanges et sur le Feederling à partir des grands ports de Singapour, Hong Kong, Shanghai et Busan de la sous-région. C'est seulement plus tard qu'ils vont installer des lignes vers les ports indiens et le Golfe Persique.

C'est pour cela qu'on parle des « tigres » et « dragons » asiatiques !

Aujourd'hui, un pays en développement, devenu émergent, comme la Chine a réussi à s'imposer parmi les grands armateurs du monde.

Ainsi, la China Ocean Shipping Company (COSCO), créée le 27 avril 1961 sous forme publique, est devenue le premier armateur chinois et serait le 6^e armateur mondial en matière de porte-conteneurs, en plus de contrôler une partie du port du Pirée en Grèce. Et, depuis 1999, la Chine y ajoute une deuxième compagnie maritime dite China Shipping Container Lines (CSCL), élevée, en moins de vingt ans, au rang mondial.

Cette expansion et cette réussite s'expliquent par la croissance économique de ces pays, par la volonté politique des dirigeants, par le professionnalisme et la rigueur des exploitants etc.

2.2.1.2. L'expérience de la compagnie aérienne ASKY Airlines

La compagnie aérienne ASKY (Africa Sky)⁵⁵ est née en juin 2008 avec un siège social basé à Lomé, constitué en hub sous régional. Deux faits majeurs sont à relever dans la vie de la compagnie à savoir son mode de création et son expansion actuelle:

- Les conditions de sa création L'initiative est partie de la faillite de la compagnie multinationale AIR AFRIQUE⁵⁶ en 2002, lorsque à l'occasion d'une conférence de la Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) tenue à Niamey (Niger) le 10 Janvier 2004, il fut décidé de créer une entreprise privée aérienne, compétitive, rentable et offrant toutes les garanties de sûreté et de sécurité pour la région⁵⁷.

L'assemblée Générale de la Société de promotion de la compagnie aérienne régionale (SPCAR)⁵⁸ lança un appel public à la souscription pour 30 à d'un capital total chiffré à soixante (60) milliards de francs CFA. Les fonds restant ayant été souscrits par des Institutions privées régionales⁵⁹ à savoir la Banque d'Investissement et de développement de le CEDEAO (BIDC), la Banque ouest Africaine de Développement (BOAD), le groupe Ecobank et le partenaire stratégique Ethiopian Airlines à hauteur de 20%.

- Son expansion

Originellement prévu pour avril 2009, le 1er vol commercial d'ASKY prendra les airs le 15 janvier 2010. Aujourd'hui, cette compagnie, en moins de dix (10) ans d'activités, continue son bonhomme de chemin dans les autoroutes du ciel avec :

- Vingt (23) destinations dans dix (19) pays africains ! Avec Lomé comme hub !
- Elle bénéficie du réseau de son partenaire technique et stratégique, Ethiopian Airlines, avec elle qui elle est liée, en plus, par un accord d'exploitation dit Codeshare agreement lui permettant, via Addis Abéba, d'élargir son champ d'action en Afrique de l'Est.

⁵⁵ Cf. www.flyasky.com

⁵⁶ sur la faillite de la multinationale AIRAFRIQUE qui fut la fierté de l'Afrique, voir les commentaires de Ibrahima Khalil DIALLO : « La liquidation de la compagnie AIR AFRIQUE » in Bulletin du Transport Multimodal » de janvier 2004 pages 18 et suivantes. Voir également : jugement du TPI d'Abidjan du 20 juin 2002 in BTM. *ibid* – arrêt de la cour d'appel de Niamey (Niger) du 03 juin 2002 in BTM. *ibid*.

⁵⁷ Cf. www.goafricaonline.com

⁵⁸ Cf. Le journal burkinabé Le Pays du 28 janvier 2008

⁵⁹ Cf. le journal béninois L'Autre Quotidien (Cotonou) du 7 août 2009

- Elle dispose, aujourd'hui, d'une importante flotte⁶⁰ en propriété ou sous forme d'affrètement pour satisfaire sa clientèle soit sept (7) avions ayant une moyenne d'âge de cinq (5) ans dont trois Boeing.
- Et, en octobre 2015, ASKY a reçu la consécration de sa réussite avec la certification IOSA (Audit de Sécurité Opérationnelle)⁶¹; décernée par l'Association internationale du transport aérien, International Air Transport Association (IATA), attestant la conformité de son exploitation aux standards internationaux de sécurité en vigueur dans le transport aérien.

C'est aussi une belle reconnaissance pour ASKY de sa stratégie de croissance qui est bien visible !

Compte tenu de ces succès et de sa consécration internationale avec IATA, ASKY caresse désormais le désir d'explorer d'autres cieux notamment l'Europe et le reste du monde⁶² !

Il serait important de capitaliser toutes ces réussites dans la perspective de la création d'une compagnie sous régionale de cabotage.

A cet égard, on peut baliser quelques pistes de réflexion, étant entendu que, ce qui manque le plus, en cette matière, c'est l'opérationnalité et non les projets bancables et viables.

2.2.2. Pistes de réflexion pour une compagnie maritime émergente

Nous ne cesserons de croire qu'il est important de partir des cas ECOMARINE INTERNATIONAL et SEALINK qui ont été des montages achevés et presque parfait de compagnie de cabotage.

Il faut savoir pourquoi cela n'a pas marché !

Au regard de tout ce qui précède, trois pistes, incontournables en tant que conditions minimales et sine qua non, seraient à explorer.

En effet, il faut, nécessairement mais certainement :

- Un actionnariat solide,
- Un marché protégé,
- Un management professionnel

⁶⁰ Cf. www.flyasky.com et <http://fr.allafrica.com>

⁶¹ Cf. Dépêche APA du 16 octobre 2015 et <http://fr.starafrika.com>

⁶² Cf. Dépêche APA du 16 octobre 2015 et <http://fr.starafrika.com>

2.2.2.1. Un actionnariat solide

ASKY Airlines et les compagnies maritimes asiatiques pourraient servir d'exemple ou de contre-exemple au regard du vécu africain.

La problématique de l'actionnariat est déterminante pour que la compagnie soit viable. Elle doit être examinée sous trois angles essentiels à savoir le capital, les actionnaires et le partenariat technique ou stratégique.

❖ Le capital

Une compagnie maritime viable, fut-elle destinée seulement au cabotage, ne saurait être fondée sur un capital dérisoire. Ce fut le cas de SATOMAR, créé avec un capital de cinq cent (500) millions FCFA dont seulement deux cent (200) millions furent libérés! Il est évident que, en l'occurrence, il n'y avait pas de doute que la société ne pouvait pas être opérationnelle : c'est pour quoi elle n'a véritablement exploitée que durant quelques mois.

C'est pour cette raison que, en matière de transport aérien, les normes UEMOA (cf. article 55 Ier du Règlement no 06/2002/CM/UEMOA relatif à l'agrément de transporteur aérien) exigent un business plan qui permette à la compagnie de fonctionner de façon autonome c'est-à-dire sur capitaux propres, pendant au moins trois à vingt-quatre mois, sans avoir besoin d'utiliser les recettes tirées de ses activités⁶³ !

Ce qui est valable dans l'aérien l'est encore davantage dans le maritime !

De ce point de vue, le capital initial de ECOMARINE INTERNATIONAL⁶⁴ (environ trente-deux milliards FCFA) et de SEALINK⁶⁵ (avec 61,5 millions US\$) était acceptable. Pour ne pas dire très confortables! Que la politique d'exploitation armatoriale soit basée sur l'achat ou l'affrètement de navires. Cela permet d'éviter un endettement endémique avant de démarrer les activités comme avec ECOMARINE INTERNATIONAL ou dès les premiers mois comme avec SATOMAR.

Il faut rappeler que COSCO a démarré avec des navires d'occasion de même que ASKY avec de vieux avions mais opérationnels et respectant les normes internationales exigées en matière de sécurité !

❖ Les actionnaires

Il faudrait des actionnaires de qualité pour une gouvernance efficace c'est-à-dire indépendante, transparente et rigoureuse !

Si en Chine COSCO a réussi bien que ce soit une entreprise publique, en Afrique il faudra éviter le syndrome AIR AFRIQUE où les Etats membres ont fait partie du problème et non de la solution. Et,

⁶³ Cf. *Règlement n° 06/2002/CL/UEMOA relatif à l'agrément de transporteur aérien dans l'Union adopté à Dakar le 27 juin 2002*

⁶⁴ Cf. *note 48 supra*

⁶⁵ Cf. *note 41 supra*

l'expérience de la gestion des compagnies nationales africaines de navigation maritime sous l'égide du Code de conduite des conférences maritimes constitue un contre-exemple à ne pas suivre.

De ce point de vue, le cas ASKY mérite bien le respect avec des institutions financières internationales comme principaux actionnaires avec cet avantage d'avoir une gouvernance et un management professionnels.

Le cas SATOMAR avec les Conseils des chargeurs et les Chambres de commerce ne paraît pas viable quand on sait comment ces structures sont managées. Il en est de même quand il y a une majorité d'actionnaires privés comme avec ECOMARINE INTERNATIONAL.

❖ **Le partenariat technique et stratégique**

C'est une question à la fois sensible et délicate. Un partenaire technique est très utile mais son choix devrait porter sur des critères de profit réciproque c'est-à-dire gagnant gagnant en vue d'une autonomie à moyen ou long terme.

De ce point de l'expérience d'ASKY avec Ethiopian Airlines est particulièrement intéressante.

Le Projet SEALINK qui aurait prévu de s'allier des partenaires comme Atlantik Shipping (Turquie), ANEK Lines Group (Grèce) et PSB & Co (Grèce) nous laisse perplexe car les armements grecs ne sont pas des champions en matière de respect des normes de sécurité ; en plus que ANEK serait plus dans le transport de passagers que de fret.

Le choix paraît d'autant plus difficile que les grands armateurs développent des stratégies nouvelles de coopérations fondées sur les Méga-Alliances à telle enseigne que même dans le Feederling ils seraient certainement réfractaires à céder quoique ce soit. Leur logique étant qu'il faut rattraper en Afrique ce qu'ils perdent ailleurs. D'ailleurs, pour le Feederling, nos ports souffriraient de la concurrence de certains hubs traditionnels pour les grands armateurs, ces hubs offrant de meilleures conditions nautiques notamment les ports de Tanger Med (avec Maersk Line et Safmarine), d'Algésiras (avec Maersk Line et Safmarine, CMA-CGM à travers Delmas, HAPAG LLOYD et Evergreen etc.), de Las Palmas (pour MSC)⁶⁶.

D'autant que certains d'entre eux ne cachent pas leur boulimie pour l'Afrique : c'est le cas de Bolloré qui a fait de l'Afrique sa chasse gardée si bien que son slogan c'est : « **Seulement l'Afrique mais toute l'Afrique** ». Ce qui explique sa présence sur tous les maillons de la chaîne logistique : transport maritime, opérations portuaires, transport ferroviaire et routier etc.

Dans le choix du partenaire, il est important de prendre en compte leur réaction sur le terrain.

2.2.2.2. Un marché protégé

⁶⁶ Cf. note 41 *supra*

Le marché du fret sous régional existe et il est en croissance régulière. Il n'est pas envisageable d'exploiter une compagnie de cabotage sans la protéger de façon efficace et approprié.

La cohérence d'une telle protection s'inscrit dans la logique de création et d'expansion des marchés communs dans la sous-région et, de ce point de vue, il est du ressort des institutions d'intégration telles que l'UEMOA et la CEMAC d'y veiller.

D'ailleurs, il suffit de donner comme référence leurs homologues américains, européens et asiatiques qui, sous prétexte de réguler la concurrence, protègent leurs économies et, par voie de conséquence, leurs armateurs. Cette protection se traduit non seulement dans le cadre d'une réglementation favorable mais aussi par des décisions des instances de régulation prenant en compte leurs intérêts et leurs politiques économiques.

Les exemples sont nombreux dans ce sens.

En effet, les armateurs sont obligés de soumettre leur stratégie de coopération aux instances de régulations pour obtenir leur feu vert. Ce fut le cas, récemment, avec le Projet de création de l'Alliance P3 entre le danois Maersk, l'italo-suisse MSC et le français CMA CGM.

Ils ont été obligés de requérir l'autorisation de l'Union Européenne qui accepta après examen du dossier⁶⁷. Ils ont fait de même avec la Commission Fédérale Maritime des ETATS-UNIS qui donna son accord. Mais, le projet va se heurter au refus des Autorités chinoises qui ont considéré que : « P3 qui s'appuyait sur un énorme réseau de 2,6 millions d'EVP avec 255 navires au départ sur 29 lignes maritimes allait provoquer «une hausse considérable de la concentration du marché et aurait «une incidence importante sur le secteur mondial du transport de conteneurs et générerait un haut niveau d'inquiétude »⁶⁸.

Certains n'ont pas manqué d'y voir une décision politique de nature à protéger les armateurs et l'industrie maritime de Chine⁶⁹ ! Ce serait de bonne guerre !

Par contre, en Afrique les armateurs sont en terrain conquis à telle enseigne qu'ils opèrent à leur guise sans être inquiétés alors que nous avons des institutions qui ont les mêmes prérogatives et attributions que l'Union européenne !

La conception chinoise de protection et de régulation du marché doit nous inspirer.

2.2.2.3. Un management professionnel

Au fond, notre intime conviction, à propos des causes profondes et répétées de nos échecs, est que le manque de professionnalisme dans le management de nos entreprises maritimes explique en grande la situation actuelle. Le professionnalisme intégrant, nécessairement, la gouvernance de la société.

En effet, il faut vraiment manquer de professionnalisme pour :

⁶⁷ 72 Cf. journal LE MONDE du 04 juin 2014

⁶⁸ 73 Cf. dépêche AFP du 12 juin 2014

⁶⁹ 74 Cf. <http://www.meretmarine.com>

- S'engager à faire du cabotage sous régional avec une société dotée d'un capital de 500.000.000 FCFA dont les 3/5 n'ont pas été libérés ! si cela n'est une violation des dispositions de l'Acte uniforme d'IOHADA sur les sociétés commerciales et le groupement d'intérêt économique (cf. article 389), il se trouve qu'il est manifeste que c'est une compagnie qui n'est pas viable pour ne pas dire un mort-né. C'est pourquoi d'ailleurs SATOMAR n'a véritablement vécu que quelques mois !
- Une société maritime africaine qui, pour sa création, prévoit un budget d'un million et demi (1,5) \$US soit environ sept cent cinquante millions FCFA pour la campagne de sensibilisation aura fait un faux départ qui risquera de lui être fatal. C'est le cas de SEALINK⁷⁰ !
- Ne fait pas non plus preuve de professionnalisme, la société qui investit un montant de 364.687 dollars financer une étude de faisabilité pour la construction d'un terminal sans compter la dette contractée pour la construction de ladite infrastructure ! C'est le cas d'ECOMARINE INTERNATIONAL⁷¹.

Le manque de professionnalisme est certainement l'un des chats noirs qu'il faut éradiquer si Ibn veut créer une compagnie maritime viable !

Pour la primauté du Droit !
Pr Ibrahima Khalil DIALLO

⁷⁰ Cf. <http://www.meretmarine.com>

⁷¹ Cf. <http://iipdigital.usembassy.gov>