



TOPIC 2
MARITIME
TRANSPORT (SIG)

COMMERCE ET TRANSPORT MARITIME EN AFRIQUE: IMPACT DE LA DÉVALUATION DU FRANC CFA

CHRISTOPHE RIZET
INRETS
Arcueil FRANCE

Abstract

Over the past decade, many African countries have established national shipping lines, protected by cargo reservation. The roundtable of Cotonou decided in 1992 on a program of 8 studies to guide future policies of these countries. While these studies are only starting now (1995), this paper tries to pose the main options of shipping policies and give some comparison of figures of shipping and transport costs between Africa and other parts of the world.

Dans le cadre du programme sur les transports en Afrique Sub-Saharienne, la Banque Mondiale et la Conférence Ministérielle des États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC-TM) ont organisé une Table Ronde à Cotonou en Juin 92 pour débattre des politiques maritimes des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. A partir du diagnostic établi par cette table ronde huit recommandations ont été adoptées; la troisième de ces recommandations est "l'analyse aux niveaux régional et international de l'impact des coûts de la chaîne des transports sur la compétitivité des principaux produits exportés, avec mise en évidence des lourdeurs administratives et proposition de solutions". La Table Ronde a en effet constaté que, dans le débat actuel sur les politiques maritimes, les indicateurs économiques rigoureux font défaut. Il s'agit donc d'établir dans quelle mesure les politiques et les formes d'organisation des transports en Afrique de l'Ouest et du Centre (A.O.C.) sont à la base d'éventuels écarts de coûts par comparaison avec d'autres pays, en Asie ou en Amérique Latine, exportant les mêmes produits que ces pays africains.

Alors que cette recherche n'a pas encore officiellement démarré, la situation a évolué depuis la Table Ronde en juin 1992: les plans d'ajustement structurels ont poursuivi leur marche vers la libéralisation, en particulier dans le secteur des transports. Les armements africains ont connu des difficultés supplémentaires, reflets des difficultés économiques de ces pays et ont encore réduit leurs flottes. La dévaluation de 50% du Franc CFA en janvier 1994, qui concerne environ la moitié des pays de la région, est venu modifier la situation des prix dans la région. Cette communication, sans chercher à apporter par avance une réponse aux questions posées à Cotonou, tente d'explicitier la question de fond des objectifs et moyens d'une politique maritime et de rendre compte de ces évolutions récentes, en particulier des effets, encore difficiles à apprécier de la dévaluation du franc CFA.

LES SERVICES MARITIME EN AFRIQUE

Depuis une vingtaine d'années de nombreux pays africains ont créé des compagnies maritimes nationales. Parmi ces compagnies, celles qui subsistent aujourd'hui sont dans une situation difficile et ont du mal à suivre les rapides évolutions techniques et organisationnelles qui ont bouleversé l'industrie mondiale du transport maritime, amélioré l'efficacité et abaissé les coûts. Si les progrès réalisés dans ce secteur ignoraient cette région, la compétitivité des économies de ces pays serait très sérieusement compromise.

Le commerce international de l'Afrique se fait à 90% avec les pays du Nord et par voie maritime: exportation de produits agricoles, d'hydrocarbures et de minerais et importation de biens de consommation et d'équipement. Extrêmement dépendants du transport maritime international, les pays africains lui accordent un caractère stratégique, comme d'ailleurs la majorité des pays.

Le transport maritime est déterminant pour l'Afrique mais l'Afrique compte très peu dans le transport maritime mondial: de l'ordre de 3% ou de 1% seulement si on se limite aux 25 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les flux sont donc modestes, l'Afrique n'étant pas située sur des courants de trafics importants qu'elle pourrait grossir de son propre commerce international. Globalement, le trafic de lignes régulières est décroissant depuis 1981, du fait de la crise économique, beaucoup plus marquante en Afrique que dans d'autres régions du monde. La récente dévaluation du Franc CFA, qui touche environ la moitié de ces pays, a contribué à augmenter leurs exportations et à ralentir leurs importations, rééquilibrant ainsi les flux Sud-Nord et Nord-Sud.

Bien que la grande majorité des tonnages exportés et même importés par l'Afrique soit transportée à la demande, c'est sur l'organisation des lignes maritimes régulières que porte le débat actuel sur les politiques maritimes africaines: le transport à la demande, organisé par contrat direct entre chargeurs et armateurs, est considéré comme largement ouvert à la concurrence internationale et transparent. Son efficacité pour l'Afrique n'a pas été remise en question et les compagnies maritimes africaines n'ont que peu investi cette forme de transport.

Les armements africains sont présents sur les lignes régulières et c'est sur celles-ci que se concentrent les politiques maritimes et le débat. En l'absence de publication statistique officielle,

il est difficile de connaître leur part dans la capacité de la flotte globale: sur les lignes reliant l'Europe on avançait, en 1992, la répartition suivante: un quart de l'offre totale pour les armements africains, la moitié pour les armements européens conférentiels et le quart restant pour les armements européens non conférentiels. Depuis trois ans les principaux armements européens sont sortis des conférences qui ne représentent plus qu'une très faible part de l'offre et les armements africains ont encore réduit leur part.

En règle générale les navires africains sont plus âgés et plus petits que les navires européens or les progrès technologiques dans la conception des navires et les économies d'échelles font que ces navires plus petits et plus anciens sont sensiblement plus coûteux à l'exploitation. D'autre part l'une des tendances fortes de ces dernières années sur les services de lignes régulières est l'apparition de transporteurs multimodaux offrant un service de bout en bout. La gestion du transport maritime garde toute son importance, vu les lourds investissements, mais l'objectif est de plus en plus de fournir un service à forte valeur ajoutée en contrôlant et en garantissant le transport total de la marchandise. Pour accomplir cette fonction, l'opérateur multimodal doit être implanté aussi bien dans le pays d'origine que dans le pays de destination ce qui est plus difficile aux armements africains qu'aux armements européens.

LA TABLE RONDE DE COTONOU

La Table Ronde de Cotonou était organisée dans le cadre du programme sur les transports en Afrique Sub-Saharienne (SSATP). Elle a réuni les différents acteurs impliqués dans les transports maritimes: armements africains et européens, conseils des chargeurs, autorités portuaires, administration, organisations régionales et internationales (CEE, CNUCED, OMI) qui ont tenté de réfléchir ensemble aux problèmes que rencontre les services maritimes de la COA.

- Parallèlement aux difficultés financières des compagnies maritimes africaines, les services maritimes étaient accusés d'être trop coûteux, pénalisant la compétitivité des produits africains à l'exportation et renchérissant leurs importations. En fait ces surcoûts des services maritimes sur l'Afrique n'ont pas pu être prouvés.
- Le conflit entre l'Union Européenne et la CMEAOC-TM sur les modalités de répartition des cargaisons venait dramatiser le problème économique de fond (l'efficacité de l'organisation actuelle) pour le transformer en un conflit Nord-Sud: l'U. E., à la suite de plaintes d'armements européens exclus de la répartition, a condamné pour pratiques contraires à la concurrence, les organismes chargés de la répartition de cargaison entre certains pays européens et l'Afrique ainsi que les deux principaux armements européens ayant bénéficié de cette répartition.

Pour la préparation de cette table ronde, l'INRETS avait pris en charge les réflexions sur l'aspect économique des transports maritimes pour les économies africaines. A l'issue de trois jours de débats, les participants ont approuvé une série de recommandations; celles-ci proposent un ensemble d'études qui devrait permettre de s'entendre sur une stratégie pour le développement des services maritimes et l'amélioration des chaînes de transport, lors d'une prochaine table ronde. Les deux questions clefs qui se posent aux pays de la CMEAOC et auxquelles le programme d'études devra répondre sont les suivantes:

- Est-il vraiment important pour les pays africains de posséder une flotte, voire même les autres maillons de la chaîne de transport multimodal? A la longue, les armements africains auraient-ils la même efficacité avec des navires affrétés? Quel rôle peuvent-ils jouer dans la maîtrise des taux de fret?
- La chaîne de transport maritime est-elle plus chère vers l'Afrique que vers d'autres destinations et si oui, est-ce le fait des conditions de la géographie économique (la distance, le volume des flux,...) ou les politiques maritimes visant à permettre le développement de ces flottes africaines ont elles contribué à maintenir des taux de fret artificiellement hauts?

Pour apprécier l'efficacité des politiques maritimes africaines, il convient d'explicitier les objectifs et moyens de développement d'une flotte nationale.

OBJECTIFS ET MOYENS D'UNE FLOTTE NATIONALE

La question centrale du débat, au-delà de la réservation de cargaison, porte sur la nécessité ou non de pouvoir disposer d'une flotte de commerce nationale. Cette question n'est pas neuve: la plupart des États, quelque soit leur niveau de développement ou leur régime politique ont estimé indispensable de pouvoir disposer d'une telle flotte de commerce nationale mais les raisons de ce choix ne sont que rarement explicitées clairement. Pour apprécier l'efficacité d'une flotte nationale il faut alors expliciter:

- les raisons de ce choix, c'est-à-dire les objectifs assignés à ces flottes nationales; et
- les moyens qu'un État met ou pourrait mettre en oeuvre pour favoriser le développement de sa flotte nationale.

Les objectifs

Alors que le besoin d'une flotte nationale est en général très clairement affirmé dans beaucoup de pays, les motivations réelles de ces besoins le sont beaucoup moins. Cela tient au fait qu'il n'y a pas, le plus souvent, un objectif unique mais plusieurs objectifs différents, parfois même contradictoires, dont l'importance relative peut varier d'une époque à l'autre, en fonction de la conjoncture économique et politique. Nous avons tenté ci-dessous de lister ces objectifs.

Le support du commerce extérieur

Le fait de disposer d'une flotte de commerce est souvent considéré comme un atout pour le développement des exportations, mais la démonstration d'une telle affirmation n'est pas facile. C'est en fait la question centrale du débat. Très schématiquement, on peut résumer ainsi l'argument des experts qui sont opposés au développement des flottes africaines: les pays africains n'ont pas les moyens, notamment financiers, d'avoir des flottes aussi efficaces que celles qui se développent aujourd'hui à travers le monde. A l'opposé les pays africains qui ont développé leur flotte pour mieux contrôler leur commerce extérieur, rétorquent que c'est la présence des flottes africaines qui garantit, à la longue, à la fois les prix "raisonnables" et la continuité du service sur les lignes desservant l'Afrique.

Des mécanismes plus diffus interviennent également par le biais notamment de la représentation des armements nationaux dans les conférences maritimes qui régissent les transports de lignes régulières; cette représentation, qui ne peut être acquise que grâce à la possession d'une flotte et en fonction de son importance, permet dans une certaine mesure de participer au contrôle de la fixation des taux de fret, de la nature et de la qualité des services offerts, du choix des ports d'escale. Dans la mesure où les États peuvent exercer une certaine pression sur leurs armements nationaux, et dans la mesure également où les armements nationaux ont une tendance naturelle à favoriser les clients nationaux parce que ce sont leurs principaux et plus fidèles clients, les décisions prises à l'intérieur des conférences sont normalement plus favorables aux pays les mieux représentés.

La sécurité des approvisionnements essentiels présente également un caractère stratégique qui a conduit la France et de nombreux pays à développer des flottes nationales, en particulier pour les produits pétroliers. Pour les pays africains, les approvisionnements indispensables à l'économie ne sont pas les matières premières mais un grand nombre de marchandises, qui sont transportées en lignes régulières. Il convient de préciser que si cette sécurité des approvisionnements est souvent appréciée dans l'hypothèse d'un conflit militaire, elle peut être non moins nécessaire en cas de conflit politique ou économique (la dépendance à l'égard de flottes étrangères risque en effet d'exposer, le pays à des mesures de boycottage) et surtout en cas de relative pénurie de navires, l'Afrique étant un marché très secondaire sur lequel les taux de fret pourraient s'élever très rapidement.

Le poids dans les négociations internationales

La disposition d'une flotte de commerce importante contribue à renforcer la position d'un État dans un certain nombre de négociations internationales, par exemple dans celles où on discute des droits de la mer, d'accords multinationaux sur les partages du trafic, etc—cet aspect de représentation internationale existe également à l'intérieur d'un organisme comme la CMEAOC. Cet objectif se prête mal à une quantification ou une même à une appréciation scientifique extérieure.

L'économie de devises

À l'exception du cabotage national, qui ne représente d'ailleurs qu'une très faible part de l'activité des flottes africaines, le transport maritime est une activité exportatrice par nature. La plus grande part de ses recettes correspond en effet soit à un apport direct en devises pour les recettes en monnaies étrangères, soit à une économie de devises pour les recettes en monnaie nationale, puisqu'en cas de recours à une flotte étrangère il aurait fallu payer en devises les transports correspondants. À l'opposé les dépenses de ces armements sont également majoritairement en devises. Le résultat net en devise de la comparaison des situations avec et sans flotte nationale est loin d'être évident si on admet que les flottes africaines ont une efficacité globale moindre que leurs concurrentes.

L'emploi des marins

La plupart des pays qui disposent d'une flotte de commerce sous pavillon national ont pris des dispositions pour donner au moins une priorité, sinon une exclusivité, d'emploi à leurs nationaux. Cette protection de l'emploi des marins nationaux constitue un des objectifs qui peuvent militer en faveur du maintien ou du développement d'une flotte nationale, mais comme cet objectif est souvent en contradiction avec d'autres, et notamment avec des objectifs économiques, l'importance qui lui est attribuée dans une politique maritime nationale n'apparaît pas toujours très clairement.

Notons que pour cet objectif il faut apprécier l'importance relative de ces emplois, c'est à dire du savoir faire dans le maritime par rapport au savoir faire dans d'autres secteurs. Le nombre d'emplois qui auraient pu être créés avec un capital équivalent dans d'autres secteurs, par exemple dans l'agriculture, est certainement beaucoup plus important compte tenu du caractère hautement capitalistique du transport maritime; en revanche ce savoir-faire maritime est peut-être plus stratégique.

Le soutien aux chantiers navals (réparation et construction)

Il est manifeste que cet objectif qui a joué un rôle dans le développement des filières maritimes de pays asiatiques, en particulier de la Corée et les négociations menées dans le cadre de l'OCDE en 1994 montrent que le développement ou le maintien des industries de chantier naval sont aussi sensibles et interfèrent avec celui d'une flotte nationale. Même si les mesures prises par un État en faveur de l'un et de l'autre secteur sont bien spécifiques et bien séparées, comme c'est le cas d'ailleurs en France, on ne peut jamais affirmer qu'une aide attribuée à l'un des deux n'est pas en définitive par un transfert indirect une aide substantielle pour l'autre. Compte tenu de la dimension des flottes africaines cet objectif est relativement mineur à l'échelle de chaque pays; il pourrait prendre toute son importance, en matière de réparation, au niveau de la CMEAOC.

Les moyens

Nous distinguerons deux catégories de mesures: la réservation de cargaison qui vise à assurer des recettes à l'armement national et les aides financières qui visent à en réduire les coûts.

La réservation de cargaison

Un pays peut, pour favoriser le développement de sa flotte nationale, décider unilatéralement de réserver certains trafics (par exemple le cabotage ou les hydrocarbures) aux navires qui portent son pavillon; cette mesure peut être bilatérale (partage 50-50 entre les deux pavillons pour le trafic entre les deux pays) ou s'intégrer dans un accord international.

Les mesures unilatérales ont deux inconvénients majeurs. D'une part l'absence de concurrence risque de conduire à la longue à des pratiques antiéconomiques et le développement de la flotte nationale sous la protection de droits monopolistiques risque d'être finalement coûteuse. D'autre part, les pays qui usent de ce genre de mesures protectionnistes sont à la merci de mesures de rétorsion de la part des autres pays. Les pays de l'Est, lorsqu'ils vivaient en autarcie, pratiquaient ce genre de mesures, et les États-Unis d'Amérique n'hésitent pas à y recourir parfois, parce que leur puissance économique les y autorise.

Les accords bilatéraux de réservation de cargaison se sont multipliés avant l'apparition du Code de Conduite; ces accords bilatéraux ont à un moindre degré, lorsque la protection d'un duopole de pavillon annihile les effets de la concurrence, les mêmes effets pervers que la protection par un monopole de pavillon.

La Convention des Nations Unies sur un code de conduite des conférences maritimes, ou Code de Conduite, établie sous l'égide de la CNUCED constitue un accord international, en particulier pour la répartition de cargaison. Les politiques maritimes de la sous-région s'appuient largement sur les principes de ce Code de Conduite. Cette convention, adoptée sous la pression des pays du Sud à la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) est un traité international qui fournit un cadre aux pays en voie de développement pour contrôler leurs échanges maritimes et en particulier pour la création d'une flotte marchande. Les deux principes les plus importants en sont:

- l'égalité des compagnies maritimes nationales aux deux extrémités d'un trafic et la règle de répartition des cargaisons selon la clef 40-40-20: 40% du trafic doit être transporté par les navires battant pavillon du pays exportateur, 40% par le pavillon de l'importateur et les 20% restant sont disponibles pour les autres pavillons.
- le droit pour les organisations de chargeurs de participer aux consultations avec les conférences, sur tous les sujets touchant à la révision des taux de fret et à la qualité des services de ligne.

Le Code de Conduite ne concerne que le transport maritime de ligne: la grande majorité en tonnage des exportations africaines se situent donc en dehors de ce cadre. Le Code a été adopté notamment par les pays africains, ainsi que par les pays européens et par l'Europe avec quelques réserves connues sous le nom de compromis de Bruxelles. La Convention Internationale sur le Code de Conduite des Conférences a été révisée et largement confirmée en 1992.

Les moyens financiers

A côté des aides à la construction navale, qui dans de nombreux pays ont absorbé pendant longtemps la majorité des aides financières de l'État au secteur maritime, on peut considérer trois grandes catégories de subventions directes aux armements, selon qu'elles s'adressent à l'investissement, à l'équipage ou au trafic.

Les subventions à l'investissement correspondent au système longtemps en vigueur en France, qu'il s'agisse des primes à l'achat ou des bonifications d'intérêt d'emprunt (les deux mesures ayant pour effet de faire assumer par l'État une partie des charges de capital, amortissement et frais financiers). Certaines règles fiscales d'amortissement permettent de supprimer les taxes sur les profits des armements. En Allemagne et au Danemark les quirats permettent même de réduire les impôts des ménages qui acceptent d'investir dans le maritime. Enfin la garantie que l'État apporte pour les emprunts des armements, par exemple au Cameroun, permet d'obtenir des taux d'intérêts moins élevés pour ces emprunts. Du fait de leur action sur une partie seulement du compte d'exploitation, ces interventions biaisent l'équilibre relatif des différents postes de ce compte et constituent une incitation pour les armateurs à la modernisation de la flotte.

Les subventions à l'équipage concernent principalement les pays où le coût de la main d'oeuvre est élevé. Elles peuvent se traduire notamment par des primes à l'emploi ou par la contribution de l'État à une partie plus ou moins importante des charges salariales. Elles se traduisent pour l'armateur par une réduction des frais d'équipage qui vise à éviter que les marins du pays disparaissent au profit de marins moins coûteux. Comme le précédent, ce mode de subvention biaise l'équilibre relatif des différents postes du compte d'exploitation; il risque d'avoir des effets incitatifs exactement inverses au précédent, favorables au vieillissement de la flotte et au maintien en service d'unités à équipages relativement plus nombreux qu'ils ne l'auraient été en l'absence de subvention.

Les subventions d'exploitation (au trafic) semblent plus neutres que les précédentes à l'égard de la politique d'investissement et de la politique d'emploi, mais elles peuvent avoir aussi des effets pervers, en incitant les armateurs à faire naviguer leurs navires beaucoup plus qu'il ne serait économiquement justifié.

L'harmonisation des politiques maritimes africaines: la Charte d'Abidjan

Les États de l'A.O.C., desservis par les mêmes lignes maritimes, ont cherché à harmoniser leur politique maritime dans l'esprit du Code de Conduite. Sous l'impulsion de la Côte d'Ivoire notamment, les objectifs et les moyens de cette harmonisation ont été énoncés dans la Charte des Transports Maritimes en A.O.C., dite Charte d'Abidjan, adoptée en 1975. Cette Charte conduit chacun des pays signataires à:

- la création de Compagnies Maritimes Nationales, et leur développement au moyen de la réservation de cargaison;
- la création de Conseils des Chargeurs, chargés simultanément de négocier les évolutions de tarifs avec les conférences et de gérer la répartition de cargaison au bénéfice des compagnies maritimes de leurs pays.

La Charte d'Abidjan crée la "Conférence Ministérielle des États de l'A.O.C. sur les Transports Maritimes (CMEAOC-TM) dotée d'un secrétariat permanent et d'organismes spécialisés: l'Association de Gestion des Ports (AGPAOC), l'Union des Conseils des Chargeurs (UCCA), et l'Association des Compagnies Maritimes (ACNMA). La Charte d'Abidjan a aussi joué un rôle pour le traitement préférentiel des pays sans littoral. En 1992, les 25 pays de la région, disposaient en tout de 30 armements dont 13 procédaient uniquement à des affrètements d'espace ou à la rétrocession des droits de trafic, 6 exploitaient des navires affrétés et 11 armements appartenant à 9 pays disposaient de leurs propres navires. En février 1995 seulement 4 pays de l'A.O.C. possèdent encore une flotte en service régulier: le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria. Ces armements, comme d'ailleurs bon nombre de compagnies maritimes du monde, font face à de graves difficultés financières et sont souvent dans l'incapacité de renouveler leurs navires devenus obsolètes.

SURCOÛTS DES TRANSPORTS AFRICAINS ET DÉVALUATION

Il s'agit seulement ici de donner les premiers éléments indiquant dans quelle mesure les prix de transport supportés par la marchandise sont plus élevés en Afrique et si ces coûts ont été affectés par la dévaluation du franc CFA. L'analyse rigoureuse de la fonction de production du transport, qui devrait permettre d'indiquer dans quelle mesure d'éventuels surcoûts africains sont liés à des facteurs géographiques ou aux politiques de ces pays est en cours; toutefois en matière de transport intérieur, une recherche antérieure de l'INRETS sur le camionnage a déjà bien avancé la réflexion. Nous commencerons donc par le camionnage, avant d'aborder les maillons maritime et portuaire de la chaîne.

Le camionnage

Le camionnage est particulièrement coûteux en Afrique, surtout si on le compare aux pays asiatiques qui sont parmi leurs principaux concurrents sur les marchés des produits agricoles. Une comparaison précise a montré que le camionnage dans trois pays africains de la zone Franc était, en 1988, deux fois plus coûteux qu'en France et cinq fois plus qu'au Pakistan. Plus généralement, les prix du camionnage en Afrique, y compris hors de la zone Franc, sont plusieurs fois plus chers que les prix asiatiques. Parmi les raisons de ces surcoûts africains, le coût élevé des facteurs de production (véhicules, carburant, pièces de rechange, etc) joue un rôle aussi important que la faible productivité de ces facteurs. Non seulement les taxes sont plus élevées en Afrique mais, surtout, les prix hors taxes des facteurs de production y sont également beaucoup plus chers. La taille réduite des marchés africains est un handicap majeur: marchés du transport mais aussi marchés des véhicules, des pièces de rechange, etc. Dans les pays de la zone Franc, la dévaluation de 50% de la monnaie au début de 1994, accompagnée par des mesures fiscales prudentes, est venue diminuer ce surcoût du camionnage par rapport aux autres pays.

Impact de la dévaluation du Franc CFA sur le coût du camionnage

C'est en particulier sur le carburant que les pays de la zone Franc ont consenti un important effort de réduction de leurs taxes afin de contenir la hausse des prix.

Tableau 1 Prix du carburant et taxes avant et après dévaluation (en CFA/l.)

Dévaluation	Cameroun		Côte d'Ivoire		Sénégal	
	avant	après	avant	après	avant	après
gasoil en CFA/l.	160	180	245	270	250	300
dont taxes	74	30	124	89	62	
super en CFA/l.	190	268	350	405	350	450
dont taxes	77	80	216	154	270	

Sources: ministères africains

L'augmentation des prix des facteurs de production, presque tous importés, aurait pu être de 100% par une répercussion automatique de la dévaluation a été relativement modérée comme l'indique le tableau ci-dessous.

Tableau 2 Évolution des prix des facteurs en CFA après la dévaluation (en % d'augmentation)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Mali	Sénégal
gasoil	13	10	31	9
super	41	16	30	29
lubrifiant	60	50	49	70
pneumatiques	60	87	75	45
pièces détachées	60	53	65	60

Sources: opérateurs africains

Une estimation de l'augmentation moyenne du coût de revient du transport routier au véhicule kilomètre est synthétisée dans le tableau ci-dessous pour un transport international (acheminement de ou vers un port), par semi-remorque de 25 t. de charge utile, sur une bonne route entièrement revêtue. L'augmentation du coût au véhicule km varie entre 33 et 45% selon le pays considéré; elle paraît plus faible au Sénégal en raison de la faible hausse des prix des facteurs.

L'évolution des prix du transport est plus difficile à saisir que celle des coûts, compte tenu de leur très grande dispersion. C'est sur les produits d'exportation, en particulier sur les grumes, que les augmentations sont les plus fortes (66%, au Cameroun). Sauf pour quelques transports spécifiques le camionnage est en situation de concurrence très forte, du fait de la surcapacité, et les recettes ne devraient suivre qu'avec retard l'évolution des coûts. Une augmentation de 40% en CFA

correspond à une diminution de 30% en devise, compte tenu de la dévaluation de 50% du CFA. Le camionnage africain qui était quatre à cinq fois plus cher qu'en Asie avant la dévaluation reste donc probablement de l'ordre de trois fois plus cher.

Tableau 3 Évolution des coûts du camionnage: % d'augmentation en CFA après dévaluation

Cameroun	Côte d'Ivoire	Mali	Sénégal
44	45	44	33

Sources: estimations de l'auteur

Le fret maritime

Le tableau ci-dessous rassemble quelques taux de fret, en FF par tonne pour les exportations vers l'Europe Atlantique, de produits venant d'Afrique et de pays concurrents. La plus grande prudence doit être observée dans cette comparaison: lorsque des recoupements sont possibles pour des taux de fret provenant de sources différentes pour le même produits et le même pays, des écarts importants apparaissent entre les différentes sources. D'autre part un même produit peut avoir recours à différentes formes de transport correspondant à des coûts de fret et de passage portuaire très différents: les bois de sciage du Brésil sont transportés en tramping (je par bateaux complets) alors que les sciages africain ont recours à la ligne régulière ou à des lignes spécialisées.

Tableau 4 Taux de fret 1994 vers l'Europe atlantique en FF/ t. selon l'origine et le produit

	café	cacao	coton	caoutch	bois/m3
Côte d'Ivoire	479	452	509	275	385
Ghana		465			
Nigeria		479			
Cameroun	605	570	535	384	360
Indonésie	451				
Malaisie	401	497		308	340
Vietnam	485				
Colombie atlantique	731	859			
Costa Rica	702	802			
Argentine			959		
Brésil	423	497			401

Source: d'après données armateurs et opérateurs

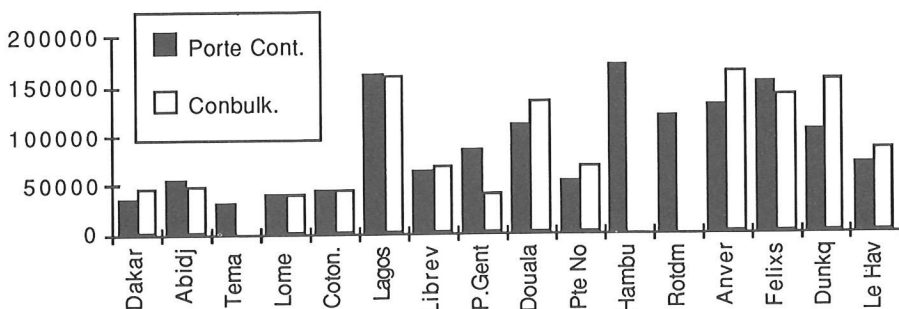
Notons que le fret, lorsqu'il n'est pas administré, varie suivant la négociation commerciale entre le chargeur et l'armateur et il est toujours difficile de connaître la fiabilité et la représentativité statistique des données étudiées. La comparaison des données de ce tableau semble indiquer que la Côte d'Ivoire, et dans une moindre mesure le Cameroun, bénéficient pour leurs exportations vers l'Europe de taux bon marché par rapport à l'Amérique Latine. En revanche par rapport à l'Asie les taux sont du même ordre de grandeur alors que l'Afrique est pourtant moins éloignée.

- La Côte d'Ivoire, plus encore que les autres pays africains, contrôle étroitement les taux de fret de ses exportations par l'intermédiaire de son Conseil des Chargeurs; les armateurs acceptent ces taux bas parce que les taux à l'importation (Nord-Sud) y sont en revanche plus rémunérateurs que sur d'autres lignes, ce qui contribue à renchérir le coût des facteurs de production importés: 10094 FF/TEU en 1991 sur Abidjan contre 8750 sur Tema ou 8869 sur Lagos (source: Huchet, Cotonou 1992).
- Les marchés du transport maritime sont très fluctuants lorsqu'ils ne sont pas réglementés et le taux de fret peut varier considérablement d'une année à l'autre (et même d'une semaine à l'autre pour les taux d'affrètement au voyage). Plus le marché est libéralisé et plus il est nécessaire de considérer des évolutions et non des indications de prix instantanées pour se faire une idée significative des écarts de taux. Enfin notons que le fret étant payé en devise les taux n'ont pas été directement affectés par la dévaluation du CFA.

Les coûts de passage portuaire

Dans l'analyse des coûts de passage portuaire, il faut distinguer les coûts pour l'armateur de ceux qui sont payés directement "par la marchandise" (le chargeur) car les frais payés par le navire de ligne ne sont pas automatiquement reportés sur les marchandises qui utilisent le port en question. Il n'existe aucun travail d'importance sur les coûts de passage portuaire pour les marchandises (manutention, stockage, immobilisation) permettant de situer les ports africains par rapport à leurs concurrents d'Asie ou d'Amérique Latine. Une première analyse rapide menée par l'INRETS, à partir de données d'armateurs de 1992 permet d'apprécier les coûts de passage portuaire pour les navires (redevances portuaires, manutention bord et immobilisation du navire). Les principaux résultats sont synthétisés ci-dessous.

Les redevances des ports africains (pilotage, remorquage, lamanage et droits de port) sont généralement moins chères que celles des ports européens. C'est le cas pour Dakar et Abidjan; en revanche Douala dont le tarif était comparable à ceux des ports européens en 92 se trouve aujourd'hui plus cher après sa récente et brusque augmentation.



Source: INRETS

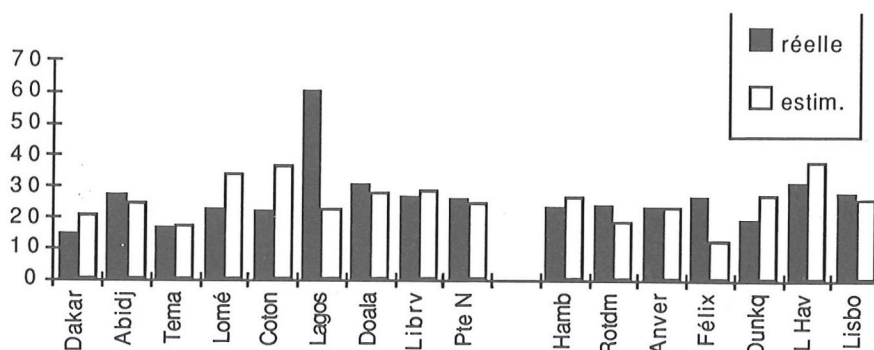
Graphique 1 Redevances navire par escale dans les ports de la ligne COA-Europe pour un porte-conteneurs et un conbulk en FF 1992

Le graphique ci-après compare selon les ports les durées d'escale observées pour un même navire porte conteneur, et des durées estimées pour un volume de trafic identique. Ces dernières tiennent compte:

- des cadences de manutention propre à chaque port mais supposent le nombre de conteneurs à manutentionner identique dans chaque port (les cadences africaines de manutention paraissent lentes pour les conteneurs), et
- des temps d'escale hors manutention: temps de manoeuvre, temps d'attente etc.

Les durées d'escale estimées pour un même trafic sont légèrement plus longues en Afrique à l'exception du port du Havre qui, en raison des nombreuses grèves en 92 a fait perdre beaucoup de temps aux bateaux.

Globalement le surcoût de passage portuaire pour les navires, s'il existe, est déjà pris en compte dans les taux de fret. Il résulte principalement du nombre élevé d'escales pour les navires de lignes (faible trafic pour chacun des ports des pays étudiés) et de dysfonctionnements spécifiques à Douala (et, par ailleurs à Lagos ou Matadi): mauvais dragage du chenal qui fait que les navires ne peuvent entrer ou sortir qu'à moitié vides, problèmes de sécurité des marchandises. On manque en revanche d'analyse pour les coûts de passage de la marchandise.



Source: d'après données armateurs

Graphique 2 Durées d'escales d'un pte-conteneur réelles et estimées pour des volumes de trafic identiques (en heures)

Impact de la dévaluation sur les coûts portuaires

Dans les établissements portuaires africains, la part de personnel est d'environ 30 à 35%. La manutention, grosse consommatrice de main-d'oeuvre est réalisée dans des entreprises distinctes, souvent privées. Un autre charge importante est constituée par le service de la dette sur investissements, en devises. Les recettes comprennent principalement des redevances sur les navires, sur les marchandises, et la location du domaine portuaire. La dévaluation du CFA a eu pour conséquence pour les ports des pays de la zone Franc:

- une diminution de recettes, liée à la baisse de trafic, et
- une augmentation des charges (service de la dette).

Les ports ont réagi par une hausse sensible de leurs tarifs: 236% en CFA à Douala, soit +68% en devise, qui a conduit les armements à décider une surcharge de 1000 FF /EVP ou 50 FF / t.

Tableau 5 Évolution des coûts de passage portuaire après la dévaluation (% d'augmentation)

	Cameroun	Côte d'Ivoire	Sénégal
redevances portuaires	+ 300%	+ 115%	+ 25%
stevedoring	+ 100%	+ 60%	+ 70%
accouage et transit	+ 56%	+ 45%	nd

Source: d'après données armateurs et opérateurs

Pour les manutentionnaires, la main-d'oeuvre (dockers et salariés de l'entreprise) représente environ la moitié du coût; les augmentations de coûts et, à terme, de tarifs (à négocier avec les clients), ne devraient pas dépasser 50% en CFA sauf cas particuliers (investissements importants en devises); de même pour les autres auxiliaires de transport (transitaires et consignataires), la part des coûts en devises est limitée et les coûts de passage portuaires exprimés en devises devraient baisser sensiblement, renforçant la compétitivité des produits africains.

CHAÎNE DE TRANSPORT, COMPÉTITIVITÉ ET DÉVALUATION

La chaîne de transport international a une place importante dans la compétitivité des exportations non seulement en raison de son coût mais aussi pour sa qualité de service, c'est à dire pour son adaptation aux besoins de l'exportation. Son coût est, en majorité, payé en devises et le gain de compétitivité lié à la dévaluation est faible sur la partie transport de la valeur du produit. Ce point peut être illustré à partir des filières bananes du Cameroun et de Côte d'Ivoire. Le transport est stratégique pour la banane en raison de l'exigence de qualité de service dans la chaîne du froid.

La banane est parmi les premiers produits d'exportation pour la Côte d'Ivoire et le Cameroun. Exportées vers l'Europe, les bananes ivoiriennes et camerounaises sont protégées par l'Organisation Communautaire du Marché, dans la limite des volumes "traditionnels", c'est à dire des quantités exportées en 1993, au moment où ont été fixées les règles de l'O.C.M. Pour augmenter le volume de leurs exportations et, à terme, dans la perspective d'une libéralisation du marché, les bananes africaines sont en concurrence avec les bananes dites "dollar" parce que produites en Amérique centrale, sous l'influence économique du dollar. La banane dollar arrive en Europe à un coût inférieur d'environ un FF par kilo aux bananes ivoiriennes et camerounaises.

L'ensemble des coûts de transport des filières ivoirienne et camerounaise est indiqué dans le tableau ci-dessous en FF par tonne de banane nette exportée. Sont pris en compte le transport des intrants importés (engrais, etc.), le transport dans les plantations, le conditionnement et le transport des bananes, depuis la plantation jusqu'en sortie du port européen où elles sont vendues.

Tableau 6 Coûts de transport dans les filières bananes ivoirienne et camerounaise en FF par tonne nette de banane exportée

	Cameroun			Côte d'Ivoire		
	1993	coef.	1994	1993	coef	1994
<i>coût de tr. d'intrant/t. de banane</i>	108	1,06	114	99	0,96	95
<i>camionnage au port</i>	94	0,72	68	66	0,73	48
<i>manutention</i>	84	0,65	55	156	0,63	99
<i>autre coût de passage portuaire en Afr.</i>	11	0,64	7	11	0,64	7
<i>fret maritime</i>	1000	0,97	970	872	0,76	663
<i>assurance</i>	30	1	30	54	1	54
<i>passage portuaire en Europe</i>	410	0,78	320	306	0,92	281
<i>total chaîne transport</i>	1737	0,89	1564	1564	0,92	1247
<i>prix de vente "wagon départ "</i>	4450		4450	4400		4400
<i>% transport dans cette valeur</i>	39		35	36		28

Source: Gouvernal et Rizet (1994)

Pour le transport des intrants un coefficient de 0,2 t. de matière par tonne de banane exportée a été retenu. Les prix de transport avant et après dévaluation ainsi que les coûts de transport en compte propre ont été estimés à partir d'informations fournies par les planteurs.

Le coût global de transport en 1993 compte pour plus du tiers du prix de vente de la banane. La réduction de ce coût en 1994 représente 173 FF par tonne pour le Cameroun et 317 pour la Côte d'Ivoire. Cette baisse résulte principalement des réductions de prix obtenues sur le fret maritime et sur les coûts de passage portuaire en Europe, qui ne sont pas liées à la dévaluation du CFA. La réduction du coût sur les transports intérieurs aux pays africains est faible en valeur absolue: 59 FF par tonne au Cameroun et 79 en Côte d'Ivoire. Le gain de compétitivité—dévaluation liée au seul transport est donc faible et résulte principalement de la modération de la hausse des prix des facteurs de production du transport, en particulier du carburant. Cette hausse modérée est liée à l'effort fiscal des pouvoirs publics; pour être durable cette perte de recette de l'État sur les produits importés et sur le carburant devrait être compensée par de nouvelles recettes. En fait l'État camerounais vient de décider d'une nouvelle taxe sur les exportations de bananes pour se saisir d'une partie de la rente "banane" liée à la dévaluation. Il s'agit d'une modification

importante de la fiscalité dans laquelle les recettes de l'État passe des importations aux exportations.

CONCLUSION

La situation du secteur des transports intérieurs, dans les pays africains de la zone Franc, est pénalisante pour leur développement économique, surtout par comparaison avec les pays d'Asie. Ce surcoût semble très important pour le camionnage, en revanche rien ne démontre que les politiques maritimes africaines ont pénalisé leurs exportations par des transports maritimes plus coûteux que dans d'autres régions. La dévaluation du CFA est venue corriger légèrement le surcoût du camionnage, sans permettre de le faire disparaître. Dans le domaine maritime, la dévaluation du CFA n'a eu qu'un impact indirect, en jouant sur le volume des flux et notamment en rééquilibrant les flux Nord-Sud et Sud-Nord, permettant ainsi une meilleure utilisation de la capacité des navires qui font la ligne entre l'Europe et la côte occidentale d'Afrique. Cette dévaluation n'a guère modifié les termes de la question qui a été posée à Cotonou, à savoir l'efficacité des flottes africaines pour le développement de leur commerce extérieur.

REFERENCES

- Collectif (1992) Shipping services in Western and Central African Countries Table Ronde de Cotonou, Banque Mondiale et CMEAOC-TM, INRETS, Arcueil.
- Gouveral, E. (1988) Politiques maritimes et développement, Focal Coop, Paris.
- Gouveral, E. et Rizet, C. (1994) Chaînes de transport et compétitivité de la banane africaine, INRETS, Arcueil.
- Iheduru, O.C. (1992) Merchant fleet development by legislation: lessons from West and Central Africa, *Maritime Policy and Management* 19 (4), 297-317.
- Johansen, F. et Panagakos, G. (1988) Transport in invisible trade, World Bank, Washington
- Leonard, P. (1989) Les indicateurs de la politique maritime, Paradigme, Caen.
- Peters, H.J. (1993) The international ocean transport industry in crisis, Banque Mondiale, Policy Research working paper, 49 p.
- Rizet, C. (1994) Politiques maritimes et besoins d'information, in Systèmes d'information et de formation Actes du SITRASS 3, Dakar (LET-INRETS ed., Arcueil), pp. 99-115.
- Rizet, C. (1994) Le poids du transport dans la compétitivité de l'agriculture africaine, in économie des politiques agricoles dans les PED, Éditions de la revue française d'économie, pp. 179-206.
- Rizet, C. et Gouveral, E. (1992) Transport maritime et commerce international dans les pays de la CMEAOC—Préparation de la Table Ronde de Cotonou, INRETS, Arcueil.
- Rizet, C. et Hine, J. (1993) A comparison of the costs and productivity of road freight transport in Africa and Pakistan, *Transport Reviews* 2, 151-165.
- Sletmo, G.K. (1985) Groupe de travail sur le transport maritime de haute mer—Rapport présenté au Ministère des Transports, OTTAWA.
- TRANSEXPERT (1993) Facilitation des exportations agricoles en Côte d'Ivoire, Banque Mondiale, Washington.
- UCCA (1990) Séminaire sur les statistiques maritimes et leur informatisation en Afrique de l'Ouest et du Centre—Kinshasa, UCCA, Douala.
- UCCA (1992) Séminaire sur la gestion du fret maritime—Ouagadougou, UCCA, Douala.

