



NATIONS UNIES
CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL



Distr.
LIMITÉE

E/CN.14/INF/61
14 février 1973

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

S2518

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Conférence des ministres
Deuxième réunion

Accra, 19-23 février 1973

LE CABOTAGE EN AFRIQUE
(Document d'information)

1. INTRODUCTION

Le cabotage a pour objet principal de contribuer à la commercialisation des marchandises soit en offrant un moyen de remédier à l'absence de transports terrestres, soit en constituant une solution de rechange plus économique que d'autres modes de transport. Ainsi, le cabotage peut étayer et faciliter le commerce intra- et international.

En Afrique, le cabotage a eu tendance à se développer sur le plan local à l'intérieur des sous-régions et non pas entre elles et le trafic côtier, surtout en Afrique de l'Ouest, est souvent assuré par des grands navires de ligne, le taux de fret appliqué étant souvent extraordinairement élevé par rapport aux transports océaniques. Le cabotage est donc tributaire de services qui ne permettent pas de satisfaire plus spécialement les besoins locaux.

2. SITUATION ACTUELLE

A l'heure actuelle le volume du trafic de cabotage est relativement réduit, puisque 10 p. 100 seulement du commerce africain se font avec d'autres pays du continent. Selon certaines indications, le trafic s'accroîtra et dès à présent un certain nombre de pays envisagent sérieusement de nouveaux investissements dans les navires utilisables pour le cabotage. Cette évolution est due à deux facteurs :

Tout d'abord le développement des échanges intra-africains (par exemple entre l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest) et ensuite, la possibilité de développer des services de desserte ou des services de ferry entre certains ports en eau profonde et des ports d'intérêt local (tels qu'entre Libreville et Douala).

Un projet concernant le cabotage en Afrique de l'Est et en Afrique du Centre qui intéresse les Etats de l'Afrique de l'Est et du Centre est en voie d'être mis en point; une proposition y relative est actuellement à l'étude.

16525

1. Ce projet aurait les objectifs suivants :

- i) Etudier dans le domaine du cabotage et des transports entre îles les capacités existantes et l'état actuel des services et installations, y compris les ports, ainsi que les courants d'échanges actuels;
- ii) Analyser et évaluer les renseignements visés à l'alinéa i) et faire des recommandations sur les services de transports existants et la structure des lignes exploitées, afin d'en améliorer l'efficacité et de réduire les frais de manutention;
- iii) A partir des conclusions ci-dessus, déterminer la meilleure façon de créer des services multinationaux, intra-régionaux, de transports maritimes, qui soient assurés par des compagnies appartenant aux pays africains, et, le cas échéant, définir les critères concernant la portée et l'orientation à donner aux activités de ces compagnies.

Afrique du Nord

La Compagnie nationale algérienne de navigation (CNAN) a décidé de créer un service de cabotage entre les principaux ports de l'Afrique du Nord et de l'Afrique de l'Ouest, en envisageant la participation éventuelle de deux autres compagnies de navigation, l'une marocaine, l'autre tunisienne.

Afrique de l'Ouest

Le développement industriel de l'Afrique de l'Ouest fait penser que le volume du cabotage de long de la côte ouest-africains, qui est actuellement évalué à 2 millions de tonnes par an, doublera d'ici à 1980.

De l'étude approfondie des possibilités de mettre en service, éventuellement sur une base multinationale, des caboteurs plus petits mais adaptés aux conditions locales, dépendra la proportion dans laquelle ce trafic continuera à être assuré par les grands navires de ligne.

3. FACTEURS TOUCHANT LE CABOTAGE EN AFRIQUE

- i) Le taux de fret par tonne-mule, appliqué en cabotage quand il est assuré par des services de ligne est à présent excessivement élevé;
- ii) Faute d'optique multinationale, il est dans bien des cas impossible de prendre des initiatives tendant à développer les services compte tenu du trafic possible;
- iii) Le refus des ports d'appliquer aux caboteurs africains des tarifs préférentiels a un effet défavorable sur l'économie de ce mode de transport;
- iv) Les difficultés que l'on éprouve à acquérir des navires se prêtant, par leur conception, au cabotage, entrave le développement;
- v) En recherchant des solutions de rechange à l'achat de navires (affrètement ou location vente par exemple) on économiserait les devises nécessaires pour les dépenses initiales.

4. CONCLUSION

Les transports continueront de jouer dans le développement de nombreux pays africains un rôle relativement plus important que dans les régions industrialisées du monde. Ainsi, le cabotage, élément important du réseau de distribution de nombreux pays d'Afrique, offre des perspectives intéressantes. En utilisant des navires appropriés et en instaurant la coopération multinationale nécessaire dans des domaines tels que les installations portuaires, les tarifs de port préférentiels, etc, on parviendra à améliorer considérablement la rentabilité des compagnies multinationales de cabotage.

Bien qu'il soit souhaitable de lancer ces projets sur une base lucrative, on peut prôner, dans nombre de cas, que les lignes de cabotage soient exploitées comme un service d'intérêt socio-économique et subventionnées. Cette question peut elle aussi être abordée dans une optique multinationale.

La situation en ce qui concerne le développement du cabotage et partant, l'investissement dans les caboteurs, varie bien entendu entre les sous-régions selon la gamme des produits importés et exportés et les caractéristiques des marchandises acheminées. Qu'il s'agisse des investissements ou de l'organisation des services de cabotage, il faut évaluer avec circonspection les perspectives de développement progressif du commerce, les besoins à prévoir (navires, aménagements portuaires, etc) et les possibilités de recourir aux services de desserte pour réduire les frais de transport.

- - - - -