

Gazette de la Chambre



Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 41 - Automne 2016



"Reus excipiendo fit actor"

L'Afrique, le Continent Emergent

Jean-François Rebor

Arbitre maritime

www.francepandi.com

A la mémoire d'Alain Henry*

(*Alain Henry fut un des acteurs français très dynamiques du développement du transport avec l'Afrique de l'Ouest à partir de 1970 jusqu'au début des années 2000 notamment à travers Armement SECAM PARIS et GABON).

L'Afrique de l'Ouest apparaît à nouveau comme un nouvel eldorado. Les temps ont cependant changé depuis le dernier engouement pour cette partie du monde. Les Etats Africains de l'Ouest ont depuis acquis la pleine maîtrise de leur indépendance.

Les développements ci-après évoqueront successivement les changements ayant affecté l'activité du transport en Afrique de l'Ouest, la professionnalisation advenue des acteurs de cette activité et enfin, les progrès encore à accomplir.

1. Les changements ayant affecté l'activité du transport en Afrique

Le premier est la réappropriation par les Etats Africains de leurs richesses.

La volonté de créer la richesse non plus par la production et l'exportation des matières premières mais par leur transformation sur le territoire national ou régional résulte notamment de la pression des bailleurs de fonds internationaux publics et privés d'assurer le développement d'une économie en mesure de rembourser les financements accordés pour le développement.

Une illustration de cette réappropriation est l'interdiction de l'export des grumes de bois au départ des ports du Gabon à la fin des années 2000. Cette interdiction a favorisé le développement de scieries et la transformation de produits bruts forestiers en produits semi-finis. Au plan maritime, la conséquence directe de cette transformation a été la disparition d'armements dédiés aux transports de grumes tels que les Armements SECAM GABON, SEATRANS ou NECOSHIP.

Le second de ces faits est commun à l'ensemble de notre activité : La Conteneurisation.

La conteneurisation est porteuse de progrès dans l'ensemble de l'Afrique. La disparition du transport en vrac et conventionnel a été très rapide au cours des dix dernières années. Cette mutation s'explique par les avantages du conteneur : une plus grande productivité lors des escales portuaires, des économies d'échelle accentuées par la capacité d'embarquement des navires et la fluidité dénommée « inter-modalité » offrant un transport du producteur au consommateur sans rupture de charge. La conteneurisation est aujourd'hui l'étendard du développement maritime en Afrique.

Le transport par conteneur en Afrique favorise la rationalisation de la chaîne logistique permettant une meilleure commercialisation de ses produits.

Aujourd'hui, le petit producteur ivoirien de mangues fait empoter directement dans un conteneur reefer de 40 pieds à proximité de Khorogo, au mois d'avril, sa production s'élevant à une vingtaine de tonnes, pour être acheminée à Saint-Denis via Le Havre à destination d'un petit importateur approvisionnant les marchés d'Ile de France.

Le troisième fait est la rapidité avec laquelle l'Afrique a su dompter mieux que n'importe quel autre continent : « Internet »

Internet, outil indispensable pour tout intervenant du monde du transport en Afrique contribue à la modélisation des différentes procédures liées à l'export, l'import et le transport des marchandises.

Par ailleurs, un grand nombre de ports africains ont également pris le train de la dématérialisation et mettent en place un système de guichet unique organisant l'accès des différents documents portuaires et de transports par une plateforme informatisée.

Cette « digitalisation » permet ainsi à l'ensemble des acteurs africains du transport d'être au même niveau que leurs autres homologues localisés sur les autres continents de notre planète et ainsi démontrer leur savoir-faire.

Le quatrième fait est l'accroissement des échanges Sud – Sud.

L'Europe, l'Amérique du Nord ou une partie de l'Asie tentent aujourd'hui en revendiquant leur savoir-faire de séduire ces « nouveaux marchés » si prometteurs que constituent les Etats d'Afrique de l'Ouest.

Dans cette compétition, les pays dits industrialisés sont en compétition avec des pays ayant récemment réussi leur émergence et ainsi plus à même de séduire les pays africains.

Les échanges Sud-Sud se généralisent et favorisent une culture d'échanges qui excluent graduellement les pays industrialisés du « Nord ».

Les trafics se sont ainsi repositionnés en imposant aux opérateurs de transport d'être en mesure d'offrir des réponses logistiques adaptées, en dépit des contraintes rencontrées, par exemple, l'absence de sûreté dans certaines zones de passages ou d'escales.

Suite de l'article page 2.

2. La seconde idée est la professionnalisation des intervenants du Monde du Transport Africain

Cette professionnalisation se traduit par la très légitime « africanisation » des différents postes dont notamment ceux à responsabilités au sein des différents acteurs du transport en Afrique.

Par exemple, un des terminaux fruitiers les plus « avant-gardistes » et performant en Afrique de l'Ouest est entièrement géré par des ressortissants locaux. Cette acquisition de compétences et d'expérience renforce la professionnalisation des acteurs favorisant son développement.

Cette professionnalisation se manifeste aussi par la mise en place de représentations professionnelles soucieuses de défendre les intérêts de leurs activités auprès des Autorités de leurs Etats.

A titre d'exemple, l'Union des Agents Consignataires de Côte d'Ivoire (UCACI) a été admis au sein de la très réputée FONASBA (The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents) ouvrant très certainement ainsi la voie à d'autres unions professionnelles d'autres pays ouest africains.

Le Droit n'est pas non plus en reste. Le droit des transports panafricain est appelé à devenir un régime juridique autonome répondant grâce à certaines adaptations, aux contraintes et enjeux de ce continent notamment dans le domaine du multimodal.

L'apparition de tribunaux de commerce ainsi que la digitalisation progressive des instances judiciaires dans l'organisation et le fonctionnement vont favoriser la confiance dans les juridictions locales.

La création ou le renouveau d'associations de droit des transports et ou maritime, par exemple, au Cameroun, en Côte d'Ivoire, au Bénin ou au Congo, doit être également saluée et supportée permettant d'envisager pour tous les pays francophones, une union dont l'un des objectifs pourrait être de sauvegarder un mode de pensée, plus proche des principes de droit romain tout en étant tournée vers l'avenir.

Le développement de l'arbitrage, en soulignant le rôle d'accompagnateur que la Chambre Arbitrale Maritime de Paris pourrait proposer sous réserve de devenir très certainement à terme Chambre Arbitrale et de la Médiation des Transports et de la Logistique de Paris est très certainement le mode de résolution de conflits à privilégier de notre activité.

La professionnalisation des Autorités étatiques

Beaucoup d'Etats de l'arc Ouest-Africain ont évolué dans leur approche vis-à-vis des opérateurs économiques du transport, abandonnant graduellement la notion d'usager pour celle de partenaire si ce n'est de client. L'administration des douanes de nombreux pays a accompli d'importants efforts, dans la transparence de l'application des règlements et des procédures. La mise en place par exemple de comités mixtes où siègent l'administration des douanes et les professionnels du transport, d'outils digitalisés, de différentes réglementations spécifiques favorisant les investissements et de l'adoption de procédures répondant aux normes ISO est un progrès non négligeable pour le transport.

Il en est de même de la manifestation de la souveraineté des Etats sur leurs eaux. Les Etats de l'Ouest Africain ont opté pour une approche notamment organique de leur action en mer proche du modèle français ou sud-africain permettant ainsi d'espérer en cas de graves événements en mer une chaîne de décision cohérente, efficace et conforme au droit international.

3. Les efforts restant encore à accomplir

Trois « chantiers » d'efforts seront présentés.

Le premier se nomme « transparence ».

La généralisation de la mise en place d'outils comptables et financiers permet à des groupes transnationaux d'avoir en instantané la vue objective de l'intérêt d'un investissement ou d'une opération selon les pays.

Ces outils favorisant la rationalisation des opérations de transport facilitent le recensement d'éventuelles distorsions pouvant provenir de spécificités « trop » locales. Ces outils favorisent ainsi un processus de transparence notamment concernant les modes opératoires, les coûts et les processus de décision.

Un grand nombre d'opérateurs africains et étrangers installés en Afrique se sont inscrits dans ce processus de transparence. Leur réussite démontre que seule cette voie est à retenir dans un cadre de compétition globale.

Ce processus de transparence sera plus long selon le degré d'émergence non seulement économique mais politique des Etats de l'arc Ouest-Africain. Cependant un tel engagement impose avant tout à tout acteur économique qui se veut partenaire de cette Afrique de l'Ouest en émergence, de respecter également de manière la plus parfaite la même règle de jeu.

Le second chantier est celui de la formation et de l'acquisition d'expérience purement maritime.

La disparition des armements nationaux ouest-africains a entraîné la perte de compétences nautiques. Cette absence de compétences est un frein au développement de cette partie du continent africain. Cette situation est d'autant plus déplorable que la profession maritime n'est pas sans susciter des vocations auprès de nombreux jeunes africains. Ainsi seuls des dispositifs soutenus par les bailleurs internationaux, favorisant l'embarquement de jeunes navigants africains par des compagnies maritimes favoriseront la « ré-acquisition » de ces compétences.

Le dernier chantier est celui de la fiscalité.

Une large partie de l'Afrique notamment Francophone a un système fiscal ne répondant pas aux spécificités maritimes. Il apparaît difficile d'espérer que les investisseurs internationaux traditionnels acceptent de prendre le risque d'accompagner et financer des opérateurs maritimes africains dans l'acquisition d'unités sans la mise en place de systèmes fiscaux innovants susceptibles de permettre à la fois financement et gestion de flottes de navires ainsi que la mise à disposition d'équipages locaux formés.

Si tous les gars du Monde ...

