

Intervention de M. Jean Claude de l'Estrac,
Secrétaire général de la Commission de l'Océan Indien
sur

la création d'une compagnie maritime régionale

10-11 septembre 2012, Hôtel Hennessy, Ebène, Ile Maurice

Honorable Anil Kumar Bachoo, Vice-premier ministre et ministre des Infrastructures publiques, de l'Unité de développement national et du Transport terrestre et maritime de la République de Maurice,

Madame Laurence Breton-Moyet la Directrice de l'Agence Française de Développement;

Madame Cécile Tassin-Pelzer la Chargée d'Affaires de la Délégation de l'Union Européenne

Mesdames et Messieurs les représentants des pays membres,

Mesdames, Messieurs de la presse,

Mesdames, Messieurs,

Au nom du secrétariat général de la Commission de l'océan Indien, je voudrais d'abord dire notre satisfaction de la pleine participation de toutes les parties prenantes de l'un des dossiers clés de l'intégration économique dans l'Indianocéanie : le transport maritime intra régional! Ceux qui se retrouvent ici ce matin sont convaincus, je le sais, de la nécessité de faire avancer ce projet. Nous avons sans doute des points de vue différents sur la manière d'y arriver mais je n'ai pas encore vu un partisan de la coopération ou un opérateur économique douter du bien fondé de la mise en place d'une ligne maritime dans notre région comme vecteur de croissance des échanges.

Monsieur le vice Premier ministre et cher ami, nous apprécions particulièrement votre participation personnelle à l'ouverture de cet atelier. Nous le considérons comme un signal très fort adressé à

l'ensemble des éventuels partenaires. De par sa nature, sa complexité et ses contraintes financières initiales, une compagnie de desserte maritime régionale n'existera que si les pays de la région - qui en seront les bénéficiaires – s'impliquent résolument. Il fallait une impulsion politique, votre présence ce matin en est une.

Pour ma part, convaincu depuis longtemps de la pertinence de ce projet, instruit aujourd'hui par la nouvelle stratégie des grandes compagnies maritimes internationales, j'ai estimé devoir faire de cette question une des mes priorités à la COI. J'en suis d'autant plus déterminé que ce projet est lié à l'autre grande priorité du conseil des ministres de la COI, la sécurité alimentaire régionale. Grâce aux soutiens de nos principaux partenaires, l'Union européenne, l'Agence française de développement et la Banque Africaine de Développement notamment nous sommes aujourd'hui en présence de plusieurs études démontrant l'énorme potentiel de la région en terme d'échanges, mais soulignant également les nombreuses contraintes du fait notamment des grandes disparités infrastructurelles existant entre les pays membres. La COI, au service de l'ensemble des îles du sud-ouest de l'océan Indien, entend contribuer à faire surmonter ces handicaps.

Personne ne contestera que la mise en place d'un système de cabotage pour connecter nos îles entre elles et avec le reste du monde soit un facteur d'intégration économique. Et personne ne contestera non plus que Madagascar a effectivement la capacité de tenir le rôle de grenier de l'Indianocéanie même si la Grande Ile nous a si souvent forcés à freiner nos ambitions. Mais nous voulons continuer à y croire avec une sorte d'optimisme stratégique.

Nous n'avons pas beaucoup d'options non plus.

En matière de trafic maritime mondial, on voit bien la nouvelle configuration que dessinent des grandes compagnies maritimes

internationales. Si le trafic maritime conteneurisé international a fortement augmenté ces vingt dernières années, la crise économique mondiale a aussi accéléré la concentration des opérateurs mondiaux, qui s'appuient de plus en plus sur des navires gigantesques, les fameux VLCS (*Very Large Container Ships*) et des plateformes de transbordement performantes pour, à la fois, répondre à la demande et réduire le coût de revient du transport. Seuls quelques ports en Europe, en Amérique et en Asie sont aujourd'hui équipés pour accueillir ces immenses navires. On voit se réduire le nombre de ports desservis et se mettre en place des relais de service secondaires dits *feeder* pour les ports de deuxième rang. J'ai entendu le président James Michel des Seychelles, avec qui je discutais de la question, me dire son angoisse devant le fait que son pays n'était plus desservi que par une unique compagnie maritime. Je n'ai pas été surpris de voir une récente étude prévoir pour notre région qu'un ou deux ports de transbordement. Il faudra dès le départ éviter de vaines querelles de concurrence entre ports de la région et chercher plutôt les complémentarités en sachant que nos concurrents aujourd'hui sont Salaalah, Durban et Djibouti.

Je ne parlerais pas davantage ce matin de la question cruciale de la sécurité alimentaire sauf pour rappeler que la plupart des pays membres de la COI importent l'essentiel de leurs produits alimentaires de régions éloignées, payant des frais de transport maritime qui représentent 30 à 40% des coûts des produits vendus aux consommateurs. Il est dommage qu'il n'y avait pas grand monde pour écouter la dizaine de représentants des Chambres de commerce malgache qui étaient à Maurice, il y a quinze jours, pour attirer l'attention des importateurs sur les perspectives de production du maïs, du riz, des grains secs, des oignons, de l'ail dans la Grande Ile, produits que nous importons de l'Argentine, du Pakistan, de l'Éthiopie, de Chine.

Nous aurons l'occasion de nous rattraper avec la présentation prévue du secteur agro-alimentaire régional.

Importer de Madagascar n'est pas sans difficultés, je le sais, mais les avantages pour les peuples de la région sont tellement évidents, que les gouvernements devraient s'en préoccuper, cela ne peut pas être la seule affaire des commerçants qui peuvent avoir d'autres considérations. Or, nous savons qu'une ligne maritime régionale ne sera éventuellement rentable que si Madagascar y participe pleinement, en dynamisant son secteur agro-alimentaire et en développant ses exportations.

Cet atelier vise à faire le point sur toutes ces questions. Il réunit des représentants des Etats membres de la COI, des experts nationaux du transport maritime et du commerce international, des importateurs et des exportateurs, des représentants d'organismes de financement, des partenaires privés et publics. La création d'une ligne maritime régionale ne pourra se faire qu'à travers un partenariat entre le secteur public et le secteur privé et des financements innovants. Plusieurs études ont été faites sur la question, la dernière en date est celle de *Maritime Logistics & Trade Consulting*, étude financée par l'Agence française de développement pour le compte de la COI. Les auteurs du rapport sont présents et participent à nos débats.

Ce que nous visons maintenant, c'est que les représentants des gouvernements, les experts et les operateurs, réunis durant les deux prochains jours nous indiquent les contours de la prochaine étape. Nous devons nous quitter avec une idée claire de la suite à donner et les moyens à déployer pour mettre créer une compagnie maritime régionale dédiée. Les experts de *Maritime Logistics & Trade Consulting* estiment que la création de cette compagnie est – je cite « un outil essentiel pour le développement des échanges régionaux. » Ils ajoutent que cet outil ne pourra se mettre en place d'une manière pérenne qu'à la condition de modifier le système actuel de transbordement et de créer de nouvelles dessertes inter-îles en d'agrégeant tous les flux identifiés, tant les échanges extérieurs que les échanges actuels entre les îles de la région. C'est pourquoi ce projet repose aussi sur une forte implication de

l'Association des Ports de l'océan Indien d'autant plus que les premières études démontrent que le prix des manutentions portuaires représente près de la moitié des charges d'exploitation d'une éventuelle compagnie régionale. Nous devons pouvoir compter également sur un regain de dynamisme de l'Union des Chambres de Commerce. Nous sommes heureux de la participation de son président, M. Chabani Nourdine.

Je sais que nos partenaires, l'Union européenne, j'ai déjà discuté de la question avec l'ambassadeur Alessandro Mariani, l'Agence française de développement auprès de qui je viens de plaider la cause à Paris en présence de Mme Laurence Breton-Moyet, la Banque Africaine de Développement représenté par M. Mohamed Cherif et qui accorde un intérêt grandissant aux projets d'intégration régionale de la COI, seront attentifs à vos travaux.

Je vous souhaite de fructueuses délibérations au service du développement et du progrès des peuples de l'Indianocéanie.

Je vous remercie pour votre attention.