



COMMISSION DE
L'OCEAN INDIEN

Feuille de route

du Comité Technique Régional (CTR)
pour l'amélioration de la Connectivité
maritime au sud-ouest de l'océan
Indien (CM_SOOI)

Décembre 2022



From
the People of Japan



Feuille de route :

Améliorer la connectivité maritime dans l'océan Indien occidental



Résumé du Plan d'Actions et Feuille de route pour l'amélioration de la connectivité maritime dans la région de l'Océan Indien Occidentale

Ce document constitue le résumé du Plan d'Actions et feuille de route pour l'amélioration de la connectivité maritime dans cette partie du monde. Le Plan d'Actions et feuille de route ont été validés lors d'une réunion de haut niveau à Antananarivo le 14-15 novembre 2022 et est le cumul de plusieurs expertises externes et de consultations avec les représentants des pays du sud-ouest de l'Océan Indien (les pays membres de la Commission de l'Océan Indien, Kenya, Tanzanie et Mozambique), ainsi que l'Association des Ports des Îles de l'Océan Indien (APIOI), de l'Association des Autorités de ports de l'Afrique Australe et Orientale (PMAESA) ainsi que Cap Business Océan Indien (CBOI). L'ensemble des activités menées durant la période 2020 jusqu'au présent constitue la phase I de l'initiative de la COI pour l'amélioration de la connectivité maritime dans le sud-ouest de l'océan Indien (CM_SOOI). Cette première phase des travaux a été financé par le Japon à la hauteur de 875,000 \$US et a pris fin avec la réunion organisée sous le haut patronage de la présidence en exercice de la COI en novembre dernier à Antananarivo, Madagascar. Les rapports ont été circulés aux participants des divers réunions.

La phase 1 de l'EMCP-(S)OOI a terminé sa première tranche de travail en avril 2022, ce qui s'est traduit par la soumission de trois rapports d'étape, comme suit :

1. Rapport final sur l'étude diagnostic du transport maritime de la région ;
2. Édition pilote du Bulletin régional du transport maritime et du commerce de la région ;
3. Rapport final sur la feuille de route du guichet unique maritime (GUM).

Les trois rapports ont ensuite été utilisés pour préparer une feuille de route et plan d'actions et de mobiliser des fonds pour la phase 2 de la CM_SOOI. Un des points importants durant la préparation de la feuille de route constitue un élargissement de la portée géographique du projet pour inclure les pays et les ports de la Corne de l'Afrique, considérant, étant donné le lien commercial avec cette région. Cette phase de préparation du plan d'actions et de la feuille de route a duré trois (3) mois, du mois d'août au mois d'octobre 2022. Deux consultations ont été organisées à Ebène, à l'île Maurice, avec les parties prenantes maritimes du SOIO la première les 4 et 5 août 2022 et la seconde les 12 et 13 septembre 2022. La troisième consultation a eu lieu à Antananarivo, Madagascar, les 14 et 15 novembre 2022, afin d'examiner le projet final et de déterminer les prochaines étapes du programme.

Les travaux depuis 2020 peuvent être divisés en une phase de recherche et une phase de rapprochement et sont résumés à la prochaine page et représentent une des principales conclusions du travail analytique.



Option	Description	Marché du Liner	Priorité au transport de marchandises régionales	Tarif du liner payé	Prise de décision du secteur privé	Coordination régionale entre les gouvernements	Le capital à risque des gouvernements
Il existe un continuum d'options de coopération régionale, avec les caractéristiques, avantages et risques suivants :							
1. Conseil régional des expéditeurs (RSC)	Les principaux chargeurs/expéditeurs de la région se réunissent pour normaliser les approches, traiter les informations sur le marché, faire du lobbying, etc. en vue de parvenir à un certain degré de pouvoir d'achat centralisé.	Grand nombre de doublures (comme aujourd'hui)	Pas de priorité (Comme aujourd'hui)	Mêmes fluctuations qu'aujourd'hui	Les acteurs privés partagent des informations et se coordonnent, mais achètent individuellement.	Limitée	Aucun
2. Transporteur régional de marchandises (RFF)	Les volumes régionaux sont acheminés par l'intermédiaire d'un transitaire privilégié/régional qui achète des capacités en gros pour le compte de tous les expéditeurs participants.	Le marché reste largement intact, mais les petits paquebots risquent d'être évincés.	Possiblement un peu plus prioritaire étant donné les appels/blocs plus importants.	Des taux légèrement inférieurs peuvent éventuellement être négociés	Le choix du transporteur n'est plus entre les mains des expéditeurs individuels.	Une certaine coordination est nécessaire pour sélectionner et réglementer le transporteur privilégié.	Aucun
3. Transporteur public non propriétaire de navires (NVOCC)	Comme un transitaire régional, mais avec une certaine capacité physique (entrepôts, équipement, capacité de consolidation, etc.).	Idem RFF	Une plus grande capacité à monter/descendre des lots de marchandises	Similaire (peut-être inférieur) à RFF	Idem RFF	Idem RFF	Une certaine capitalisation du NVOCC est nécessaire
4. Partenariat stratégique de ligne (PSL)	La région obtient une (petite) part dans un paquebot opérant dans la région, dans le but d'influencer les décisions commerciales et d'obtenir un certain traitement favorable.	LSP signale que les autres liners ne sont pas favorisés, ce qui peut entraîner une certaine contraction du nombre de liners et des services offerts.	Peut obtenir un minimum de traitement préférentiel	Le tarif devrait être moins volatile, permettant d'économiser un peu en période de pointe mais de payer plus en période creuse.	Sélection du transporteur et décisions relatives à l'expédition du fret prises de manière centralisée (sinon les volumes ne peuvent être garantis).	Une coordination importante est nécessaire en ce qui concerne la sélection et la négociation avec le PSL. Peut nécessiter un porte-parole régional et une structure de surveillance.	Les gouvernements peuvent être tenus de garantir les volumes et de payer pour tout élément d'OSP (obligations de service public) du service SLP.
5. Service régional d'expédition de location de navires (VL-RSS)	Les gouvernements créent une véritable compagnie maritime exploitée avec des navires loués.	Risque de faire fuir les liners commerciaux	Prioritaire. La qualité de la connectivité dépendra de la taille de la flotte de VL-	Le tarif peut être plus stable, mais étant donné les objectifs des OSP	Idem LSP	Comme pour le PSL, la supervision commerciale	Une certaine capitalisation de l'infrastructure de l'entreprise est



Feuille de route :

Améliorer la connectivité maritime dans l'océan Indien occidental



Option	Description	Marché du Liner	Priorité au transport de marchandises régionales	Tarif du liner payé	Prise de décision du secteur privé	Coordination régionale entre les gouvernements	Le capital à risque des gouvernements
			RSS, des fréquences de service, etc.	et les inefficacités du secteur public, le tarif sera généralement plus élevé.		du VL-RSS est désormais requise.	requis. VL-RSS peut exiger des garanties ou autres dans le cadre de la location de navires.
6. Service régional de transport maritime propriétaire de navires (SO-RSS)	Comme pour VL-RSS, mais les navires sont désormais la propriété exclusive de SO-RSS.	Idem VL-RSS	Idem VL-RSS	Idem VL-RSS	Idem VL-RSS	Idem VL-RSS	Exposition importante : les navires doivent maintenant être achetés ou financés d'une autre manière.

Source : Consultants, 2022

Notes : Continuum d'options pour la participation régionale à l'offre de transport maritime, considérant que :

- La région OIO veut être en mesure d'influencer le marché régional du transport maritime ;
- Les pays membres doivent travailler ensemble pour obtenir le pouvoir d'achat et d'investissement nécessaire,
- Pour lisser les performances (capacité, tarifs, fréquences de service, etc.) du marché, il y aura des moments où la solution régionale coordonnée sera moins performante que ce qui aurait été obtenu autrement.



En ce qui concerne le guichet unique maritime régional (GUMR), Il est recommandé qu'un GUMR pour la région SOOI soit lié au service régional de transport maritime (SRTM) proposé pour cette région. Le SRTM serait une plateforme qui regroupe les données spécifiques des GUM nationaux pour que les utilisateurs du SRTM puissent suivre les conteneurs en temps réel. **Si le SRTM proposé n'est pas opérationnel, la demande pour un GUMR serait inexistante et l'accent serait alors mis uniquement sur l'assistance aux pays SOOI pour développer leurs GUM nationaux et pour que ces systèmes nationaux soient interconnectés afin qu'un GUM régional soit établi.** Ce soutien garantirait que les États membres de la COI et de la région sud-ouest de l'OI puissent établir un GUM, comme le prévoient les récentes décisions prises par les membres de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Il s'agit d'une recommandation réduite par rapport à celles contenues dans le rapport GUMR de la "phase de recherche", qui présentait un ensemble plus ambitieux d'interventions pouvant être résumées comme suit :

- L'établissement d'un GUMR pour inclure tous les États membres de la CM_SOOI, qu'ils aient ou non un système de communauté portuaire (SCP) fonctionnel lié à un GUM national ; et,
- Un développement plus élaboré du GUMR pour englober cinq modules (contrôle des frontières, sécurité et sûreté ; santé ; douanes ; contrôle par l'État du port et accostage des navires).

En revanche, la "phase de transition" s'appuie sur les fondations politiques et institutionnelles existantes, en se concentrant sur le respect des exigences du mandat de la convention FAL, qui peuvent être résumées comme suit :

- Dans un premier temps, l'accent devrait être mis sur les États membres de la CM_SOOI qui disposent d'un système de communauté portuaire opérationnel lié à un guichet unique électronique (ESW) national sur lequel un module MSW peut être greffé ; et,
- L'élaboration du module national sur les déchets solides municipaux doit se limiter aux exigences minimales spécifiques de la convention FAL, mandatée par l'OMI.

Ce champ d'application plus restreint s'explique par le fait qu'il existe un certain nombre de mesures et d'instruments de facilitation des échanges (par exemple, l'accord commercial multilatéral de l'OMC, la convention FAL de l'OMI, le RYC de l'OMD, le système de gestion électronique des douanes, le guichet unique commercial, la numérisation de la chaîne d'approvisionnement des conteneurs, etc.

Il a été recommandé de créer le comité technique régional (CTR) en tant qu'organe consultatif sans pouvoir de décision pour guider les phases ultérieures du programme. Il a été proposé de combler le fossé qui existe au niveau régional entre les États membres de la COI et les États côtiers continentaux de l'océan Indien de l'est, du sud et de la Corne de l'Afrique. Les membres peuvent faire un rapport "descendant" sur les structures et processus nationaux et "ascendant" sur les structures et processus régionaux. L'idée centrale de la structuration des dispositions institutionnelles est d'intégrer les parties prenantes des secteurs public et privé dans une plateforme de dialogue public-privé pour former le CTR de la CM_OIO.

Pour faciliter ce processus, la COI peut agir en tant qu'hôte initial du CTR et, étant donné l'accent mis sur le transport maritime régional et les flux commerciaux, l'Association des gestionnaires de ports d'Afrique orientale et australe (PMAESA) peut agir en tant que secrétariat initial du CTR. La composition du CTR, comprend les parties prenantes des secteurs public et privé dans la région SOOI. Il existe deux options en termes de structuration de la composition du CTR, à savoir :

1. Groupe de base de vingt (20) représentants qui exclut onze (11) États de transit continentaux, qui sont représentés par les communautés économiques régionales et onze (11) autorités portuaires, qui sont représentées par les associations portuaires régionales ; et,
2. Groupe élargi de quarante et un (41) représentants qui comprend les États de transit continentaux et les autorités portuaires, qui devraient participer au CTR en tant qu'observateurs.



Feuille de route :

Améliorer la connectivité maritime dans l'océan Indien occidental



Le CTR devrait avoir la possibilité de coopter des membres supplémentaires (par exemple, des partenaires de développement) pour participer en tant qu'observateurs au comité. Des termes de référence détaillés ont été élaborés pour le CTR.

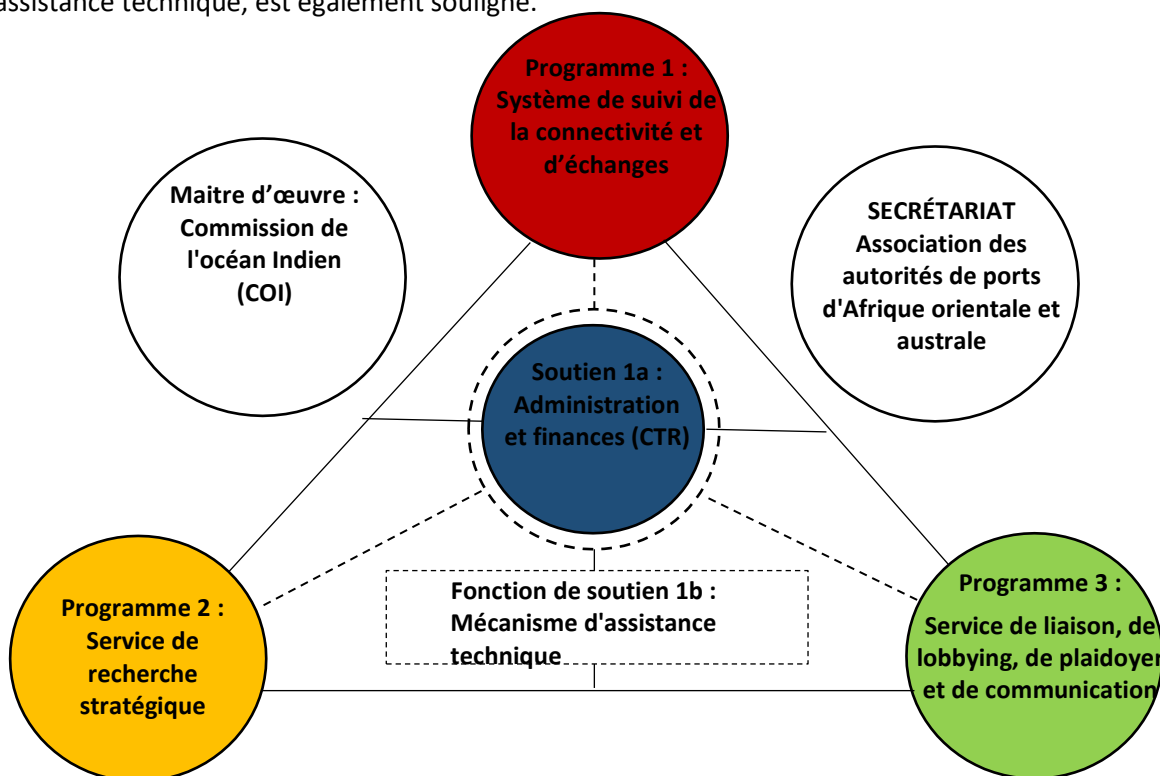
Il est envisagé qu'à terme, le CTR puisse publier les éléments suivants sur une base trimestrielle :

- Publier un bulletin régional trimestriel sur la navigation et le commerce de la CM_OOI.
- Publier une revue trimestrielle des tarifs régionaux de fret par conteneur de la CM_OOI.
- Publier une mise à jour trimestrielle des résultats de la recherche stratégique sur le SRTM et le GUMR.
- Publier un résumé trimestriel des résultats des recherches commandées par la CM_OOI.
- Publier une revue trimestrielle des progrès réels de la CM_OOI par rapport au plan de mise en œuvre.

Le CTR devrait être soumis à des audits réguliers de suivi-évaluation, selon un cycle de rotation de cinq (5) ans, qui devraient également être publiés, comme suit :

- Année 1-5 (annuelle) : Déclaration annuelle des activités, des réalisations et des dépenses ;
- Année 2.5 (à mi-parcours) : Évaluation formelle à mi-parcours de la performance du programme,
- Année 5 (fin de la période) : Évaluation formelle de fin de période de la performance du programme.

Le diagramme ci-dessous montre l'interrelation entre les programmes phares et les fonctions de soutien qui forment le squelette autour duquel les activités de la prochaine phase de la CM_OOI seront structurées. Le rôle central du CTR au centre de ce système, soutenu par la COI, ainsi qu'un mécanisme d'assistance technique, est également souligné.





Feuille de route :

Améliorer la connectivité maritime dans l'océan Indien occidental



1. **Projet 1 : Système de suivi** de suivi des performances du transport maritime et du commerce dans l'OIO ;
2. **Projet 2 : Service de recherche stratégique** qui se concentre sur la réalisation d'interventions hautement prioritaires basées sur l'alignement du marché et de viabilité financière, ancrées dans deux sous-projets :
 - a. *Service de surveillance des taux de fret régionaux pour les conteneurs*, afin d'évaluer les coûts d'expédition des conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds dans la région de l'OIO et à destination ou en provenance de celle-ci,
 - b. *Le service de recherche stratégique prioritaire (STMR et GUMR)* se concentre sur une mise en place progressive d'étapes se renforçant mutuellement pour assurer la viabilité d'un RSS et l'efficacité d'un RMSW.
3. **Projet 3 : Service de liaison, de plaidoyer, de lobbying et de communication** conçu pour renforcer et soutenir les rôles essentiels du CTR qui devra fonctionner avec des ressources limitées ;
4. **Un soutien** au programme pour la planification, l'acquisition, de mise en œuvre et de contrôle des activités qui améliorent la connectivité maritime, dont :
 - a. le fonctionnement du *CTR d'un niveau* professionnel et l'amélioration de sa pertinence et durabilité.
 - b. l'accès continu à une expertise spécialisée, sur la base de besoins, de la demande, afin de soutenir les améliorations de la connectivité maritime.

Les principaux piliers de la gestion du programme proposé pour les activités décrites dans la feuille de route de la phase 2 de la CM_OIO sont les suivants :

- Le secrétariat général de la COI œuvrera pour la mobilisation des fonds et conclura des accords avec les partenaires de développement pour entreprendre les activités décrites dans la feuille de route ;
- Le secrétariat général de la COI animera le CTR, qui choisira un président (et un vice-président) pour une période d'un an, afin de diriger les réunions trimestrielles du CTR, qui sera soutenu par l'officier responsable de la COI ;
- Le secrétariat général de la COI conclura un protocole d'entente (PE) avec le secrétariat du PMAESA afin de fournir des services de soutien technique à la réunion trimestrielle du CTR ; et,
- Le CTR aura le mandat de représenter ses membres et sera soutenu par les secrétariats de la COI et du PMASEA.

Les points de départ sont considérés comme essentiels au succès de la mise en œuvre de la Feuille de route :

- La feuille de route de la phase 2 de la CM_OIO est l'instrument clé pour guider le CTR dans la mise en œuvre des activités du programme ;
- La feuille de route de la phase 2 de la CM_OIO fournira le cadre pour le suivi des activités prioritaires de la feuille de route,
- La responsabilité du Secrétariat général de la COI pour piloter le programme.

Afin d'assurer un reporting rapide et fiable à l'intérieur de la COI, au sein du CTR et à l'extérieur auprès des partenaires du développement, les processus suivants seront suivis :



Feuille de route :

Améliorer la connectivité maritime dans l'océan Indien occidental



- Le secrétariat général de la COI recevra des rapports du gestionnaire du programme sur une base mensuelle et trimestrielle, afin de suivre les avancés dans la mise en œuvre de la feuille de route;
- Le secrétariat général de la COI présentera des rapports trimestriels aux réunions trimestrielles du CTR, qui examinera et commentera les ajustements à apporter aux activités ;
- Le secrétariat général de la COI rendra compte deux fois par an aux partenaires de développement des progrès réalisés par rapport à la feuille de route de la phase 2 de la CM_OIO.

Les détails des calendriers indicatifs proposés sont résumés dans la prochaine page. Le budget de base annuel pour la période 2023-2027 est d'environ 2,15 millions de dollars US et est résumé dans le tableau ci-dessous.

Programme / Fonction de soutien	Total (\$ US)
Programme 1 : Système de suivi du transport maritime et du commerce régional	198 000
Programme 2a : Service régional de tarification du fret par conteneur et de redevances portuaires	110 000
Programme 2b : Service de recherche stratégique prioritaire - Service maritime régional	594 000
Programme 3 : Service de liaison, de plaidoyer, de lobbying et de communication	112 750
Fonctions de soutien : Administration et finances (CTR) et mécanisme d'assistance technique	940 500
Total estimation annuel	1 823 250
Contingence	182 325
Total général	2 150 775



ANNÉE	Année 1				Année 2				Année 3				Année 4				Année 5			
QUARTIER	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
PROGRAMME 1 : SYSTEM DE SUIVI DU TRANSPORT MARITIME ET DU COMMERCE REGIONAL																				
Rapport de démarrage																				
Service de premier niveau																				
Service de niveau supérieur																				
PROGRAMME 2a : SERVICE RÉGIONAL DE TARIFICATION DU FRET																				
Rapport de lancement																				
Service de premier niveau																				
Service de niveau supérieur																				
PROGRAMME 2b : SERVICE DE RECHERCHE STRATEGIQUE (STMR & GUMR)																				
Rapport de lancement																				
Adhésion aux priorités du STMR-GUMR																				
Déploiement de la construction du STMR-GUMR																				
PROGRAMME 3 : SERVICE DE LOBBYING, PLAIDOYER, LIENS ET COMMUNICATIONS																				
Rapport de lancement																				
Annuaire annuel de la CM_OIO																				
Distribution et suivi des médias																				
SERVICES DE SOUTIEN : COMITÉ TECHNIQUE RÉGIONAL ET ASSISTANCE TECHNIQUE																				
Responsable du programme d'approvisionnement																				
Briefings mensuels et trimestriels																				
Réunions trimestrielles du CTR de la CM_OOI	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20