

**Multi-year Expert Meeting on Transport, Trade
Logistics and Trade Facilitation
11th Session**

Maritime Transport in Times of Polycrisis

23-24 October 2024, Geneva

**Expérience de Madagascar dans le Domaine
du Transport Maritime dans le Contexte
Actuel de Polycrise**

By

Randriamifidy Holy Mamisoa

Republic of Madagascar

This expert paper serves as background and reading material. It is reproduced by the UNCTAD secretariat in the form and language in which it has been received. The views expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the UNCTAD.

Contribution écrite

**Expérience de Madagascar dans le domaine du transport
maritime dans le contexte actuel de polycrise**

Présentée par RANDRIAMIFIDY Holy Mamisoa

**« 11ème réunion
d'experts pluriannuelle sur les
transports, la logistique
commerciale et la facilitation du
commerce qui se tiendra du 23 au
25 octobre 2024 à Genève,
Suisse »**

1. Contexte

Face aux défis mondiaux actuels, notamment les conséquences de la pandémie du Covid19, les effets du changement climatique, le défi géopolitique, les diverses crises tant sanitaires que sociales, nous constatons que l'un des domaines les plus affectés est le transport maritime ainsi que la logistique.

Ces phénomènes contribuent à l'échec des efforts déployés pour rendre le transport maritime durable mais aussi résilient.

C'est dans ce contexte qu'une augmentation des inégalités au sein des pays et entre les pays se font de plus en plus sentir, accompagnées d'une fréquence accrue des fluctuations économiques dans les domaines du commerce et de la finance. Les pays en développement en sont les plus touchés et sont ceux qui nécessitent également une attention particulière pour contribuer à l'effort mondial.

Il sied de mettre en exergue que le transport maritime occupe un rôle essentiel dans l'économie mondiale. Et ce rôle s'accroît particulièrement en période de polycrise, où les défis se multiplient et impactent fortement le secteur.

Si nous examinons la situation de près, ces circonstances perturbent le transport maritime ainsi que la logistique de manière importante que les effets néfastes sont lourds, voire dévastateurs pour les pays en développement.

A ne citer que la congestion des ports engendrée par une chaîne d'approvisionnement perturbée associée à des réglementations environnementales strictes sont les causes de retards et d'une augmentation accrue des coûts. Tout cela se répercute sur la capacité du pays à commercer et réduit fortement sa compétitivité.

Par ailleurs, si nous jetons un regard sur le volet climatique, le transport maritime doit faire l'objet d'un effort de réduction de l'empreinte carbone pour assurer une pratique durable. Tout cela nécessite ainsi une innovation technologique, l'utilisation de navires à faible émission qui constituent des solutions prometteuses mais qui restent encore difficile d'accès aux pays en développement.

Tout cela conduit à soutenir que le transport maritime doit évoluer et être résilient pour pouvoir répondre aux défis tant présents que dans l'avenir. Et une collaboration accrue des

pays partenaires et acteurs du secteur se trouve impérative pour permettre le développement des pratiques durables et résilientes.

2. Situation du transport maritime à Madagascar

Madagascar n'est pas une exception face à cette situation quand on aborde le cas du transport maritime. Et les perturbations actuelles se répercutent de manière significative dans divers domaines.

Ce, car les infrastructures maritimes constituent des garants de la mobilité des produits, des facteurs de production et assurent ainsi le dynamisme économique à différentes échelles : échelle locale et nationale, échelle régionale et échelle mondiale.

Si nous résumons en quelques mots la logistique et le transport maritime de Madagascar, il convient de mettre en exergue les points ci-après :

- Le pays possède 18 ports, dont actuellement 7 ports internationaux (Toamasina, Mahajanga, Toliary, Antsiranana, Nosy-Be, Ehoala (Taolagnaro et Vohemar).
- Madagascar possède deux ports dotés des moyens les plus sophistiqués, répondant aux normes internationales, notamment au code de sécurité ISPS, en termes de manutention de marchandises. Il s'agit du port de Toamasina et celui d'Ehoala.
- Le port de Toamasina possède un terminal de marchandises conteneurisées, et un terminal de marchandises dites « conventionnelles » (en vrac ou sur palettes).
- L'Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF) est en cours de mettre en œuvre le plan de mise aux normes des infrastructures portuaires et fluviales du pays.
- Ces ports répondent aux exigences d'être un port en eau profonde et à forte capacité de traitement de conteneurs et de marchandises conventionnelles.
- Parmi les chantiers portuaires prioritaires du pays, il y a les ports de Toliara, dans le Sud, de Manakara et de Mananjary, dans le Sud-Est, de Maintirano, dans le Moyen-Ouest, de Mahajanga, dans l'Ouest, et d'Andrakaka, dans l'Extrême Nord.

3. Impact de la situation de polycrise pour Madagascar sur les coûts de transport, le commerce, la sécurité alimentaire

La crise sanitaire, les situations géopolitiques, et les effets du changement climatique ont engendré une forte pression sur le transport maritime. Ce, au niveau mondial et Madagascar n'en fait pas exception.

Etant un pilier essentiel du commerce tant local, régional qu'à l'international, le secteur fait face à des défis sans précédent engendré par le contexte actuel de polycrise. De ce fait, le pays enregistre notamment des coûts élevés qui impactent l'ensemble de la chaîne logistique.

Les effets se sont surtout ressentis sur les commandes de marchandises et les livraisons qui accusent du retard ayant un effet direct sur le commerce. Par ailleurs, ces retards ont engendré des coûts importants qui se répercutent sur la compétitivité des opérateurs contraints de vendre à un prix moins compétitif.

Cette flambée des coûts dans le secteur du transport maritime concernent les frais d'expédition impactant directement les importations et exportations à Madagascar. Une augmentation du coût des frets maritimes qui ont un impact particulièrement sur les opérations des importateurs de Madagascar. D'autant que nous importons encore une grande partie des matières premières et des biens de consommation.

Par ailleurs, par cette augmentation significative des coûts, les opérateurs font face à des frais d'exploitation élevés et des retards importants dans les chaînes d'approvisionnement.

D'une part, la hausse des coûts du transport a engendré une perte de compétitivité en termes de commerce et d'autre part, cette hausse a eu des répercussions sur les prix des biens ayant entraîné une inflation dans le pays. Particulièrement, ceux des prix des produits de première nécessité qui ont augmenté affectant le pouvoir d'achat des consommateurs et ayant à termes des effets plus négatifs sur la croissance économique et le commerce.

Ces facteurs ont ainsi diminué les échanges commerciaux du pays qui se chiffrent à 3 227 340 000 dollars en 2020 durant la crise sanitaire contre 3 896 887 000 dollars en 2019, s'agissant des importations.

Quant aux exportations, 2 564 400 000 dollars en 2019 contre 1 956 910 000 dollars en 2020. Une diminution significative en termes de commerce qui pénalise le pays.

Bien qu'une amélioration soit enregistrée après la pandémie du Covid, nous enregistrons toujours une modeste évolution du commerce due aux divers facteurs impactant le transport maritime.

4. Les défis et opportunités liés à l'exploitation des énergies alternatives pour renforcer la durabilité du secteur et soutenir la décarbonisation

Il est essentiel de réaliser que pour remédier à cette situation, le secteur du transport maritime doit faire l'objet de stratégies d'adaptation. Entre autres, s'assurer de la durabilité du secteur. Ce, à travers les efforts d'investissement dans les technologies plus durables et l'exploitation des énergies plus propres.

Les pratiques durables peuvent réduire les coûts et répondre aux attentes des consommateurs notamment en matière d'environnement. Et ce, grâce, entre autres, au recours à des navires et énergies plus écologiques pour une transition vers la décarbonation.

En effet, conscients que la décarbonation du transport maritime offre de nouvelles possibilités, pour les pays comme Madagascar, il est essentiel que le pays intègre cette voie de la durabilité et trouve des solutions pour remédier aux impacts de cette situation de polycrise en adoptant des pratiques durables.

Parmi les voies que le pays puisse exploiter, il est crucial d'améliorer les infrastructures portuaires, de diversifier les voies maritimes, de multiplier la collaboration avec d'autres pays aux fins d'optimisation des chaînes d'approvisionnement, mais surtout de renforcer les collaborations avec les partenaires comme la CNUCED pour mieux surmonter la situation. Particulièrement, des initiatives pour partager les bonnes pratiques, développer des solutions adaptées au niveau de développement du pays, et même développer des solutions communes. Le but étant également de pouvoir s'adapter aux perturbations et à l'instabilité engendrée par un ensemble de facteurs convergents. Et pour pouvoir se préparer à la transition énergétique et opérer sur le transport international.

Toutefois, il convient de mettre en exergue que le parcours pour pouvoir mieux opérer les changements nécessaires et réduire le bilan carbone est encore parsemé de défis. Et la

nécessité de tenir compte du niveau de développement du pays qui appelle à des besoins particuliers pour y parvenir est cruciale.

Les principaux défis sont notamment :

- L'accès à cette possibilité de décarbonation qui nécessitent des moyens financiers conséquents pour les investissements nécessaires y relatifs (infrastructures, moyens techniques adéquates),
- La mise en place d'un cadre réglementaire qui répond aux exigences d'une telle transition,
- Le renforcement des capacités technique pour assurer la maîtrise des nouvelles technologies et des carburants de remplacement,
- Les questions relatives à l'amélioration des conditions de travail et les capacités à s'y conformer sont autant de points qui nécessitent une attention particulière, et
- Les coûts d'accès aux carburants plus propres ainsi que les technologies qui y sont relatives, accompagnés des compétences nécessaires pour leur utilisation.

5. Efforts de facilitation des échanges

Ces facteurs qui impactent le transport maritime constituent des contraintes aux efforts de facilitation du commerce que Madagascar a entamé.

A titre de rappel, Madagascar prend part à la mise en œuvre de l'accord sur la facilitation des échanges de l'OMC, en vue de réduire les coûts, les formalités et les délais de transactions commerciales. Ce, en ratifiant l'accord en 2016 et en notifiant les différentes catégories de l'accord.

Le pays a mis en place et continue de mettre en œuvre actuellement les différentes dispositions de l'accord suivant les catégories notifiées.

Et la CNUCED constitue un partenaire technique et financier qui a soutenu le pays dans cette démarche avec des appuis consistants et continus jusqu'à ce jour. Particulièrement pour :

- La mise en place de phase pilote du BPA (Analyse du processus d'affaire) sur deux produits de Madagascar : sucre (importation), girofle (exportation).

- La révision de la Feuille de Route 2019-2023 et élaboration de la nouvelle Feuille de Route 2023-2026
- Les formations des membres du Comité

En résumé, étant une île Madagascar dépend fortement du transport maritime dans le cadre de ses échanges commerciaux tant régionaux qu'internationaux. Toutefois, face aux situations de crise émergente et en évolution, Madagascar doit s'y adapter tout en favorisant la résilience, la durabilité, la connectivité et l'inclusivité.