

Policy Paper

La maritimisation du monde et l'espace atlantique africain : quelle place pour le Maroc ?

Par Youssef Tobi

PP - 05/22

Ce Policy Paper explore les enjeux de la maritimisation du monde et les opportunités qui se présentent au Maroc et les menaces auxquelles le Royaume fait face sur sa façade atlantique. Nous nous appuyons sur les opportunités que représentent la côte Atlantique pour le Maroc et, plus globalement, pour le continent africain, tant au niveau du commerce de biens et de marchandises qu'aux niveaux logistique et portuaire. Enfin, ce Papier insiste sur l'importance de la jonction entre intérêts politiques et économiques, ainsi que sur une vision pragmatique de la mer comme un espace géoéconomique et géostratégique qui nécessite sécurisation.

À propos Policy Center for the New South

Le Policy Center for the New South (PCNS) est un think tank marocain dont la mission est de contribuer à l'amélioration des politiques publiques, aussi bien économiques que sociales et internationales, qui concernent le Maroc et l'Afrique, parties intégrantes du Sud global.

Le PCNS défend le concept d'un « nouveau Sud » ouvert, responsable et entreprenant ; un Sud qui définit ses propres narratifs, ainsi que les cartes mentales autour des bassins de la Méditerranée et de l'Atlantique Sud, dans le cadre d'un rapport décomplexé avec le reste du monde. Le think tank se propose d'accompagner, par ses travaux, l'élaboration des politiques publiques en Afrique, et de donner la parole aux experts du Sud sur les évolutions géopolitiques qui les concernent. Ce positionnement, axé sur le dialogue et les partenariats, consiste à cultiver une expertise et une excellence africaines, à même de contribuer au diagnostic et aux solutions des défis africains.

A ce titre, le PCNS mobilise des chercheurs, publie leurs travaux et capitalise sur un réseau de partenaires de renom, issus de tous les continents. Le PCNS organise tout au long de l'année une série de rencontres de formats et de niveaux différents, dont les plus importantes sont les conférences internationales annuelles « The Atlantic Dialogues » et « African Peace and Security Annual Conference » (APSACO).

Enfin, le think tank développe une communauté de jeunes leaders à travers le programme Atlantic Dialogues Emerging Leaders (ADEL). Cet espace de coopération et de mise en relation d'une nouvelle génération de décideurs et d'entrepreneurs, est déjà fort de plus de 300 membres. Le PCNS contribue ainsi au dialogue intergénérationnel et à l'émergence des leaders de demain.

Policy Center for the New South

Suncity Complex, Building C, Albortokal Street, Hay Riad, Rabat, Morocco.

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 5 37 54 04 04 / Fax : +212 5 37 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

POLICY PAPER

La maritimisation du monde et l'espace atlantique africain : quelle place pour le Maroc ?

Par Youssef Tobi



THINK • STIMULATE • BRIDGE

INTRODUCTION

Le Général de Gaulle affirmait en 1969 à Brest : « L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche de l'exploitation de la mer. Et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à la dominer pour en contrôler les ressources ». Cette citation empruntée au discours de l'ancien président français est assez prémonitoire au vu de l'accélération formidable du trafic maritime mondial depuis les années 1970. Celui-ci est passé de 2,6 milliards de tonnes, en 1970, à 11,8 milliards de tonnes, en 2019¹. Quand le taux de croissance de l'économie mondiale se situe autour de 3 % en 2009, la croissance des flux commerciaux s'élève à 5 % et celle du transport maritime à 7%². L'abaissement des coûts et du temps du transport maritime est à l'origine du binôme maritimisation / mondialisation des échanges. Le gigantisme croissant des navires, la multiplication des types de fret et la révolution du conteneur en sont les outils techniques décisifs³. C'est ce phénomène d'accroissement que l'on qualifie de maritimisation. Nous nous pencherons sur ce phénomène de maritimisation pour expliquer ses enjeux et son contexte puis nous analyserons comment le Maroc, pays africain atlantique et méditerranéen, peut aborder la prééminence de la mer dans la géostratégie.

La mer est un enjeu de pouvoir pour les Etats, en témoigne les récentes tensions sur les bassins indopacifiques ou encore les enjeux géostratégiques en mer de Chine. La mer est un espace à conquérir, une ressource à exploiter et un objet de rivalité et de pouvoir disputé dans un monde où les océans se rapetissent au gré de l'accélération sans précédent des échanges et des flux commerciaux. Le Maroc n'est pas en reste tant par son potentiel géographique mais aussi par sa donne géostratégique. Avec la décision d'Alger d'arrêter d'approvisionner le Maroc en gaz, le royaume a décidé d'investir pour la construction et l'exploitation d'une unité flottante, de stockage et de regazéification du gaz naturel liquéfié (FSRU)⁴. A l'avenir, la mer marocaine sera d'une importance géostratégique critique tant au niveau économique qu'énergétique, ce qui suppose une implication politique plus forte et une vision stratégique renouvelée afin de sécuriser et d'exploiter, comme atout, l'horizon maritime du pays.

C'est dans ce contexte que nous tentons de souligner à travers ce Policy Paper les enjeux de la maritimisation du monde mais aussi les opportunités et les menaces auxquelles le Maroc fait face sur sa façade atlantique. Avec 3500 km de côtes, le Maroc ne profite pas encore pleinement de cette aubaine géographique. Les solutions à ce manque d'investissement sur la face atlantique sont diverses mais nous avons proposé ici l'établissement du Maroc comme hub portuaire et logistique vers l'Afrique à travers l'intensification des efforts de modernisation de la logistique portuaire et du renforcement de la flotte militaire pour la sécurisation des voies atlantiques d'avenir. Nous recommandons aussi un effort de conceptualisation et de théorisation de cet espace atlantique du côté sud afin de pouvoir le situer comme un pôle géopolitique et géostratégique d'opportunités et un champ d'études académiques.

1. <https://portsetcorridors.com/2020/cnuced-prevoit-baisse-commerce/#:~:text=Le%20rapport%20publi%C3%A9%20par%20la,%C3%A9tablie%20%C3%A0%202%2C8%25>.

2. Géoconfluence, maritimisation/dé-maritimisation <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/maritimisation> consulté le 10/12/2020.

3. Ibid.

4. <https://www.mem.gov.ma/Pages/actualite.aspx?act=291>

I. ENJEUX ET GÉOPOLITIQUE DE LA MARITIMISATION DU MONDE

« Qui tient la mer tient le commerce du monde ; qui tient le commerce tient la richesse ; qui tient la richesse du monde tient le monde lui-même. » Walter Raleigh, officier et explorateur anglais (1552-1618).

La maritimisation du monde, ou l'accélération exponentielle de l'activité humaine sur les mers, s'explique, en premier lieu, par la révolution qu'a connue le commerce et le transport de conteneurs. Le conteneur a permis de réduire le temps et le coût de manutention et d'accroître la taille des navires. Auparavant limités à un port de 8 000 conteneurs « équivalent 20 pieds » (EVP), les navires « Malaccamax » aptes à franchir le détroit de Malacca atteignent désormais une capacité de 18 000 EVP. Cette révolution a entraîné depuis 1945 une multiplication par 5 du tonnage, de la productivité par dix et une réduction du coût réel du transport par 4⁵. Cet accroissement des flux maritimes entraîne une forte interdépendance entre les différents pays et une mondialisation des processus de production qui rend la fluidité des échanges maritimes essentiels au bon fonctionnement des économies nationales. A titre d'exemple, les produits électroniques dépendent de la bonne marche des routes maritimes puisque la plupart des composants, comme les semi-conducteurs ou les puces électroniques, sont produits en Asie pour être ensuite acheminés ailleurs par voie maritime. On comprend, alors, les inquiétudes européennes et américaines face à la montée en puissance de l'Asie, et particulièrement de la Chine, qui détient aujourd'hui une part stratégique de la production et de l'acheminement des commodités.

L'importance géostratégique de la mer ne se manifeste pas seulement dans le commerce international et la logistique mais aussi dans le domaine de l'énergie. Le fret pétrolier représente près d'un tiers du commerce maritime mondial et les navires qui transportent le pétrole brut et les produits pétroliers, les tankers, ont vu leur capacité augmenter de 73 % depuis l'an 2000⁶. Ces tankers sillonnent les grandes routes du monde, en passant par des lieux stratégiques, comme les détroits d'Ormuz, de Malacca, ou les canaux de Suez et de Panama. Des disparités dans la distribution de ce commerce entre continents subsistent. La plupart des pays sont dépendants du pétrole et s'en approvisionnent pour 30 à 40 % de leurs besoins par voie maritime. La part d'exportation de gaz est également croissante depuis une décennie, malgré la construction d'oléoducs, les économies modernes sont donc étroitement dépendantes du bon fonctionnement du transport maritime des hydrocarbures. Les Etats-Unis ont recours principalement au Canada et au Mexique, au Golfe de Guinée, l'Union européenne s'adresse d'abord à la CEI⁷ via des oléoducs puis à l'Afrique du Nord, principalement l'Algérie via son gazoduc. L'Asie est, elle, très dépendante du Moyen-Orient, qui produit 65 % de son pétrole⁸. On remarque néanmoins une prédominance de la Chine dans les secteurs maritimes : le pays détient les plus grands ports à l'échelle mondiale et le plus grand nombre de matelots : près de 150.000 en 2017⁹.

5. Sénat-session extraordinaire de 2011-2012, enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juillet 2012.

Rapport d'information fait au nom de la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (1) au nom du groupe de travail sur la maritimisation, Par MM. Jeanny Lorgeoux et André Trillard, co-présidents, MM. René Beaumont, Michel Boutant, Joël Guerriau et Philippe Paul, Sénateurs.

6. CNUCED, Etude sur les transports maritimes https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2018_fr.pdf

7. La Communauté des Etats indépendants, également appelée Confédération des États indépendants, est une organisation intergouvernementale composée en 2020 de neuf des quinze anciennes républiques soviétiques, tandis que parmi les six autres, trois (les pays baltes) ont rejoint l'Union européenne et l'OTAN,

8. Sénat Session extraordinaire de 2011-2012, enregistré à la Présidence du Sénat le 17 juillet 2012.

9. <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/l-economie-mondiale-de-la-mer-un-enjeu-majeur-du-21e-siecle-896518.html>

Le changement climatique et l'industrialisation à grande vitesse de la majeure partie du monde entraînent une raréfaction des ressources terrestres, principalement l'eau, les sols et les hydrocarbures. Cette raréfaction augmente l'intérêt porté à la mer, territoire encore assez vierge d'exploitation industrielle qui regorgerait de ressources naturelles incommensurables. Les fonds marins accueillent déjà des usines d'extraction de sable ou de diamants, et l'exploitation des énergies marines renouvelables commence à devenir un pan essentiel des stratégies nationales des pays qui disposent de façades maritimes. L'économie de la mer se trouve donc à un tournant. La mer est une nouvelle frontière de développement, comme l'espace, presque tout y demeure inexploré.

Conflits et tensions géopolitiques autour de la maîtrise des mers

Face à ces enjeux, les conflits et les tensions en mer sont nombreux. La balance géopolitique mondiale s'étant déplacée de l'Atlantique au Pacifique, illustrant une nouvelle bipolarité dans l'ordre international entre les Etats-Unis, qui désirent se maintenir comme première puissance mondiale, et la Chine, ambitieuse et prête à revendiquer ce leadership. En mer de Chine, c'est une nouvelle bataille qui se joue, celle de la maîtrise d'un point stratégique et essentiel du commerce international, en filigrane, celle de la domination des mers, pour Pékin, l'objectif prioritaire étant d'investir et de sécuriser son environnement maritime immédiat. Les Etats-Unis se montrent décidés à protester contre les revendications territoriales chinoises dans la mer située entre la Chine, le Vietnam, la Malaisie et les Philippines, Washington a même multiplié les tirs de missiles dans la zone et déployé deux porte-avions au courant de l'année 2020. Partant de l'importance stratégique de cette mer, on comprend les alignements géopolitiques derrière les revendications de Taiwan qui est le verrou qui ferme les accès libres au Pacifique pour toute marine, et en particulier chinoise. Il est alors fondamental pour la Chine de contrôler Taiwan et pour les Etats-Unis de maintenir le statut autonome du petit Etat insulaire. Si les deux grandes puissances se disputent l'accès à la mer, on comprend aussi qu'à l'avenir, les océans seront des zones de conflits et de tensions partout où les enjeux énergétiques, commerciaux ou militaires seront stratégiques. L'Atlantique a aussi été une zone de conflits, par le passé et dont la domination militaire a constitué un enjeu stratégique déterminant de la Seconde Guerre mondiale. L'économie britannique et l'effort de guerre de Londres ne pouvaient compter que sur des approvisionnements par voie maritime, et l'Allemagne cherchait donc à établir un blocus du Royaume-Uni pour étrangler et vaincre son adversaire en Europe de l'Ouest. Ce fait historique démontre que ce vaste océan peut toujours constituer une zone géostratégique importante malgré le pivotement du monde vers l'Est, surtout que le bassin atlantique est relié au pôle arctique, théâtre d'une nouvelle ruée vers les ressources naturelles.

L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), face à la montée en puissance de la Chine, pourrait aussi élaborer une stratégie maritime afin de contrer la stratégie chinoise d'expansion sur le continent africain, notamment autour des infrastructures portuaires et logistiques. La Chine perçoit bien cette menace et comprend que cette Alliance « réinvente une menace »¹⁰ en faisant de la montée en puissance de Pékin sa raison d'être. Ce « rémanent de la Guerre froide »¹¹, selon Pékin, serait donc un outil stratégique hostile à la Chine dans la politique américaine de pivot vers l'Asie, amorcée par l'administration Obama en 2011. Ainsi, la politique américaine en Asie-Pacifique pousse les autorités chinoises à utiliser les mêmes éléments de langage que Moscou sur la stratégie d'encercllement de l'Alliance et la persistance d'une « mentalité de Guerre froide »¹². Avec les nouvelles routes de la soie que la Chine met en place, l'océan Atlantique pourrait aussi redevenir un enjeu de cette rivalité Est-Ouest dans le cas d'une expansion chinoise dans cette zone.

10. https://www.lemonde.fr/international/article/2021/06/15/pour-l-otan-la-chine-represente-desormais-un-defi-systemique-pour-l-ordre-mondial_6084147_3210.html

11. https://www.open-diplomacy.eu/blog/otan-chine-asie-pacifique-europe-us?fbclid=IwAR2TAVM5QYQd_VTAXpNcGy4JoNB70WluK-6JO5yqVf4q5TEAP_keF9CKs8F4

12. *ibid*

II. LA FAÇADE ATLANTIQUE AFRICAINE : ESPACE GÉOPOLITIQUE SOUS-EXPLOITÉ

La façade atlantique africaine n'est pas un espace évocateur dans les relations internationales ou dans les relations africaines contemporaines. Pourtant, 23 pays africains possèdent une façade sur l'Atlantique et représentent 46 % de la population africaine qui, à elle seule, concentre près de 55% du PIB du continent. Par ailleurs, ces pays font face à des défis qui menacent leur littoral. Le terrorisme au Sahel pousse de plus en plus vers le littoral et le risque de contamination de cette menace des pays enclavés vers les pays côtiers est réel. En effet, plusieurs experts¹³ font état de l'expansion de la menace djihadiste au Sahel vers le littoral et les implications désastreuses que cela pourrait avoir. Au Bénin, au Togo ou, encore, en Côte d'Ivoire, le terrorisme au Sahel déborde toujours plus vers les pays côtiers du Golfe de Guinée, phénomène qui pose un défi urgent aux gouvernements et qui doit être considéré dans une stratégie de développement des infrastructures maritimes. Ainsi, même si le risque est encore mesuré, la prise par un groupe terroriste d'une zone géographique côtière dotée de capacités logistiques ou portuaires constituerait un précédent retentissant.

La façade atlantique africaine est une frontière de développement et un horizon de croissance et de coopération. Néanmoins, la composition d'une identité « afro-atlantique »¹⁴ reste en cours et cet espace ne semble pas s'imposer dans les narratifs, y compris africains. Pourtant, les opportunités économiques sont énormes au vu de l'accélération que nous avons évoquée des flux maritimes et de la potentielle reprise économique post-COVID¹⁵ concernant la croissance du commerce maritime et des flux commerciaux. L'examen du transport maritime 2021 par la CNUCED¹⁶ révèle que les perspectives à moyen terme restent positives, mais qu'elles sont soumises à des « risques et incertitudes croissants », tels que des pressions sans précédent sur les chaînes mondiales d'approvisionnement, des pics spectaculaires des taux de fret et des augmentations des prix affectant à la fois les consommateurs et les importateurs. Les opportunités existent donc et dans un continent africain en grand besoin d'essor économique, la mer ne peut être négligée.

Cette façade atlantique africaine regorge d'opportunités économiques. Les côtes ouest-africaines font partie des eaux les plus poissonneuses au monde et représentent un potentiel de croissance économique pour des pays comme la Mauritanie, le Sénégal ou, encore, la Guinée, tous partenaires privilégiés du Maroc. Néanmoins, le secteur de la pêche en Afrique de l'Ouest apporte peu aux pays africains si l'on considère son potentiel. La prégnance de la pêche artisanale, le non-respect des cycles biologiques et le sous-investissement dans le secteur conduisent à la sous-exploitation de cette manne financière par les pays ouest-africains. Le Maroc qui, lui aussi, jouit d'une façade atlantique poissonneuse, fait face aux mêmes défis et pourrait, en conjonction avec ses partenaires africains, réfléchir à de nouveaux modèles de gestion des ressources halieutiques. Une des voies de développement de la façade atlantique ouest-africaine est la mise en place d'un réseau portuaire capable d'exploiter, d'acheminer et de réceptionner les différents flux commerciaux dans la zone.

En termes de volume global du trafic, les quatre premiers ports de la sous-région, par ordre décroissant, sont les suivants : Lagos, Abidjan, Dakar et Douala. Ils représentent à eux seuls environ 30 % de l'ensemble du trafic portuaire en Afrique de l'Ouest et du Centre. En termes d'envergure

13. https://www.lepoint.fr/monde/la-contagion-jihadiste-hors-du-sahel-vers-le-littoral-s-accelere-07-12-2021-2455729_24.php

14. « La façade atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction ». Sous la direction du Pr. Rachid El Houdaigui, Policy Center for the New South, 2016.

15. <https://unctad.org/fr/news/la-covid-19-sape-le-commerce-maritime-mondial-et-transforme-le-secteur>

16. <https://news.un.org/fr/story/2021/11/1108982>

et d'activité, le port de Lagos est le plus important. Le trafic des marchandises y dépasse 30 millions de tonnes par an, ce qui représente environ 55 % des activités portuaires du Nigeria (à l'exclusion des terminaux d'exportation d'hydrocarbures) et 25 % des activités portuaires des pays membres de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest CEDEAO¹⁷. Néanmoins, les ports ouest-africains nécessitent encore des modernisations, notamment autour de la connexion entre voies maritimes et voies routières afin de pouvoir acheminer les marchandises à l'intérieur des pays. Aussi, l'amélioration de la gestion des ports est un préalable à la poursuite du développement du secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Or, la plupart des ports ouest-africains sont des propriétés étatiques, ce qui va à l'encontre des tendances mondiales où le secteur privé est le gestionnaire principal des ports mondiaux.

Il faut tout de même noter de fortes avancées et une prise de conscience des pays ouest-africains quant à l'importance du développement d'infrastructures modernes. La Côte d'Ivoire, le Togo, le Ghana, le Nigeria, qui seront bientôt rejoints par le Sénégal, disposent tous de projets de ports en eaux profondes qui permettront d'accueillir en permanence tous types de navires, y compris ceux dotés d'un important tirant d'eau¹⁸. Le Royaume du Maroc suit aussi cette stratégie de développement de ports en eau profonde avec le projet Dakhla Atlantique. Celui-ci sera un port commercial en eau profonde qui sera érigé sur le site de Ntirift à 70 km au nord de Dakhla. D'un montant de 12,4 milliards de DH, la construction du port devrait durer 8 ans. Ce port permettra, à terme, de soutenir le développement de la région et de la doter d'un outil logistique moderne à même de valoriser la ressource halieutique de la zone en dynamisant le secteur et en améliorant sa compétitivité.



Source : https://issuu.com/objectif-developpement/docs/pro_revue_26_fr_maj

17. https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/HTML/Conferences/Ouagadougou2007/Publications2007/SSATPWP84_fr.pdf

18. Profondeur atteinte par la quille (partie inférieure en bois ou en métal) d'un navire, mesurée à partir de la ligne de flottaison. Elle définit de fait leur capacité à s'engager dans un port ou dans un chenal déterminé.

Comme nous pouvons le constater sur la carte, le potentiel portuaire ouest-africain est immense. Ces ports jouent le rôle primordial d'acheminement et de connexion des pays enclavés avec le reste du monde et peuvent aussi faire la jonction, à terme, entre Méditerranée et Atlantique et entre Atlantique sud et Atlantique nord. Avec une bonne coordination, l'Atlantique africain peut devenir un réel espace géo-économique, source de prospérité pour les pays africains. A titre d'exemple, le port de Dakhla Atlantique a pour ambition de faciliter les échanges nord-sud, il sera relié à Casablanca par une voie express aux normes internationales ainsi qu'une ligne de chemin de fer classique¹⁹. Les nouvelles infrastructures de transports terrestres permettront au port de Dakhla Atlantique d'être complémentaire aux ports de Laayoune et de Nouakchott voisins et de contribuer ainsi à désenclaver davantage les pays du Sahel. En trouvant et en exploitant des axes de complémentarité, le continent africain peut dynamiser son essor économique et découvrir de nouvelles voies de croissance.

III. L'ESPACE ATLANTIQUE COMME ATOUT GÉOPOLITIQUE DU MAROC

Le Maroc dispose de deux façades maritimes totalisant une longueur de 3500 km, dont environ 3000, sur l'Atlantique, et 500 km, sur la Méditerranée. Cet avantage stratégique n'est pourtant pas exploité à son maximum. Au-delà des aspects commerciaux avec l'établissement, comme nous l'avons évoqué, de pôles logistiques efficaces vers l'Afrique, cette façade atlantique est une ouverture sur le monde nord et sud-américain. Avec les Etats-Unis, le Brésil et le Canada, le Royaume du Maroc peut raffermir cette conscience de la côte atlantique comme espace géopolitique propre et capitaliser aussi sur ses positions pour affirmer son influence dans la zone. Dans ce sens, au vu des défis sécuritaires auxquels fait face le Maroc et des enjeux de développement sur lesquels il travaille, la mise en place d'une puissance maritime peut s'avérer bénéfique dans le rapport avec les grandes puissances, mais aussi afin de sécuriser les nouvelles lignes maritimes et commerciales à venir. En effet, les défis de la sécurité maritime peuvent également toucher les intérêts marocains.

Dans la mesure où la piraterie dans l'océan Indien et la mer Rouge constitue des risques pour la navigation commerciale de la route de Suez, le transport méditerranéen via le port Tanger-Med pourrait être affecté. En considérant le transport maritime comme un réseau intégré, il est possible de penser aux routes atlantiques comme des alternatives et réfléchir à la position du Maroc en tant que puissance maritime. Le Maroc peut aussi profiter d'un contexte plus calme dans le sud de l'Atlantique pour y étendre son influence. En effet, le niveau et le rythme des dépenses militaires sont bien inférieurs dans cette zone et la région est essentiellement dénucléarisée. Le problème d'insécurité dans l'Atlantique-sud est relativement diffus et bénin à l'échelle mondiale. Il n'y a pas d'équivalent atlantique plus large au risque de guerre nucléaire en Asie-pacifique, le conflit indo-pakistanaï ou la concurrence stratégique entre les États-Unis et la Chine. Pourtant, à l'avenir, le rôle commercial croissant de la Chine et d'autres pays d'Afrique et d'Amérique du Sud, et leurs intérêts croissants dans la sécurité maritime, sont susceptibles d'apporter de nouvelles puissances dans les eaux de l'Atlantique sud. Nous pourrions vraisemblablement assister à un ensemble d'acteurs de sécurité plus diversifiés dans la région, avec le risque de nouvelles compétitions géopolitiques²⁰

19. <https://medias24.com/2016/05/04/le-sahara-un-axe-dechange-entre-lafrique-et-leurope/>

20. Morocco's New Geopolitics a Wider Atlantic Perspective Ian O. Lesser, Geoffrey Kemp, Emiliano Alessandri, and S. Enders Wimbush. German Marshall fund of the united states February 2012.

Exploration offshore : exploiter la vaste ZEE

Depuis les années 1950, la profondeur d'extraction des hydrocarbures n'a cessé de croître. À la fin des années 1970, on avait atteint la profondeur de 500 mètres. Trente ans, plus tard, il est devenu possible d'exploiter des gisements situés à plus de 2 500 mètres de profondeur. L'offshore profond, c'est-à-dire à plus de 1 000 m, et l'offshore ultra profond, au-delà de 1 500 m, sont pour le moment marginaux dans la production mondiale (3 %) mais ils connaissent un développement rapide. De fait, la capacité de production d'hydrocarbures en eaux profondes, à plus de six cents mètres, a plus que triplé depuis l'an 2000. Aussi, des tensions croissantes apparaissent entre la disponibilité des minerais et les besoins mondiaux, les fonds sous-marins constituent un potentiel considérable de ressources minérales. Les explorations scientifiques menées dans les grands fonds depuis une trentaine d'années ont permis d'identifier plusieurs processus géologiques et géochimiques conduisant à la concentration des métaux dans des nodules polymétalliques, des encroûtements cobaltifères et des sulfures hydrothermaux et à la genèse de ressources énergétiques potentielles originales tels que l'hydrate de méthane et l'hydrogène. Ces éléments nous poussent à voir dans la façade atlantique du Maroc un potentiel économique considérable.

Depuis mars 2020, le domaine maritime du Royaume est fixé à 12 milles pour la Mer territoriale, 24 milles pour la Zone contiguë, 200 milles pour la Zone économique exclusive et 350 milles maximum pour le Plateau continental²¹. Cette extension du domaine maritime intervient suite à la mise à jour par le Maroc de son arsenal juridique relatif aux limites du domaine maritime national. Deux lois ont été ainsi publiées au Bulletin officiel du 30 mars 2020 : la loi n°37.17 modifiant et complétant le dahir portant loi n°1.73.211 du 2 mars 1973 fixant la limite des eaux territoriales, ainsi que la loi n°38.17 modifiant et complétant la loi n°1.81 instituant une Zone économique exclusive de 200 milles marins au large des côtes marocaines.

L'exploitation de cette ZEE nécessite une cohérence des politiques marocaines liées à la mer et une stratégie géopolitique claire pour faire face à la concurrence des pays voisins pour l'exploitation de ces eaux. Comme le souligne Jamal Machrouh dans son Policy Brief « Enjeux et perspectives géo-maritimes du Maroc »²² le Royaume ne dispose toujours pas d'une stratégie globale et transversale dédiée à la chose de la mer, ni d'une structure unifiée et intégrée chargée de veiller à la cohérence de l'ensemble des politiques publiques qui touchent à la mer.

Transport maritime : opportunité de croissance économique

Le transport maritime est le moteur principal du commerce mondial puisque plus de 80% des échanges commerciaux se font par voie maritime²³. La contribution de l'Afrique au commerce maritime demeure faible, soit 5,7% du trafic maritime mondial en 2017. Cette part est sans commune mesure avec les atouts distinctifs de l'Afrique, avec un littoral donnant accès à trois façades maritimes (atlantique, indienne, et méditerranéenne), regroupant 38 pays, soit plus de 70% des pays du continent²⁴. Aussi on remarque que les besoins de l'Afrique en transport maritime sont croissants, tel qu'il est reflété par l'évolution de l'indice du volume des exportations et des importations²⁵. Un accroissement qui a dépassé celui constaté dans les économies en développement de l'Amérique et de l'Europe.

21. <https://www.cfcim.org/magazine/80753>

22. « Enjeux et perspectives géo-maritimes du Maroc ». Jamal Machrouh. Policy Brief. Policy Center for the New South. 25 novembre 2021.

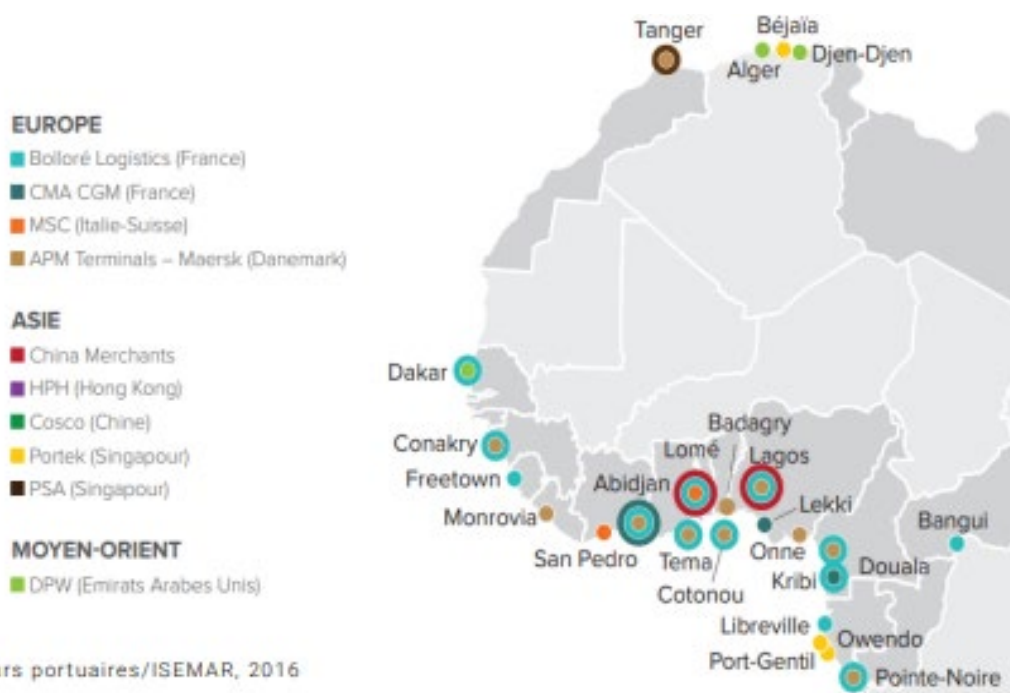
23. CNUCED « Étude sur les transports maritimes 2018 ».

24. C'est la façade atlantique la plus étendue (du Maroc à l'Afrique du Sud). Elle comprend 23 pays côtiers répartis en deux sous-façades maritimes : façade Nord, constituée de 14 pays côtiers, du Maroc au Nigeria, (appartenant à l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest), et la façade Sud comprend 9 pays côtiers, du Cameroun à l'Afrique du Sud, (appartenant à l'Afrique Centrale et l'Afrique Australe).

25. https://www.finances.gov.ma/Publication/depf/2020/Transport%20maritime%20des%20marchandises_HD.PDF

Schéma 1 :

Les opérateurs portuaires dans l'Afrique de l'ouest et au Maroc



Source : Opérateurs portuaires/ISEMAR, 2016

Le Maroc a cependant parcouru un long chemin en matière de développement de sa connectivité maritime. Il est le deuxième pays à l'échelle du continent africain (après l'Égypte), et le 22ème à l'échelle mondiale (contre le 81ème rang en 2006)²⁶. Cette bonne performance du Maroc est le corollaire de grands efforts d'investissements entrepris lors des vingt dernières années dont la principale manifestation est la mise en service, en 2007, du port Tanger Med I. La position du Maroc est appelée à se reconforter dans les années à venir après la mise en service de Tanger Med II en 2019, qui a confirmé le positionnement du complexe portuaire Tanger Med en tant que hub logistique mondial, connecté à 186 ports mondiaux dans 77 pays²⁷. En considérant le potentiel de croissance du transport maritime en Afrique, le Royaume du Maroc fait le choix judicieux d'investir dans ce secteur pour se placer à long terme comme un leader africain du transport maritime et de la logistique portuaire.

Il faut souligner néanmoins qu'à l'échelle du transport maritime mondial, la part du Maroc, et à plus grande échelle du continent africain, demeure faible. On peut évoquer notamment le faible nombre des navires battant les pavillons ouest-africain et marocain qui traduit leur manque d'attractivité sur plusieurs volets : régime de propriété et d'hypothèques, législation du travail, la protection sociale, la fiscalité, le régime pénal à bord, les normes de construction, sécurité, effectifs minima et qualification des équipages²⁸. Un autre facteur de faiblesse est la participation minimale du continent

26. https://www.finances.gov.ma/Publication/depf/2020/Transport%20maritime%20des%20marchandises_HD.PDF

27. Tanger Med offre des capacités de traitement pour 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700000 camions et 1 million de véhicules. Il constitue une plateforme industrielle pour plus de 900 entreprises qui représentent un volume d'affaires annuel de 7 300 millions d'euros dans différents secteurs tels que l'automobile, l'aéronautique, la logistique, le textile et le commerce.

28. Pierre Angelelli, « La libre immatriculation des navires : un gain pour les petites économies insulaires ? Étude à partir du cas d'États de la Caraïbe », 2012.

en général dans la division internationale du travail et, par conséquent, sa faible intégration aux chaînes de valeur mondiales qui induisent un transport maritime des marchandises en Afrique axé principalement sur le trafic des matières premières, notamment d'origine minérale. Afin de pallier ces manquements, les pays africains se dotent d'infrastructures portuaires modernes et tentent aussi de faire la jonction économique entre industrialisation, développement d'infrastructures et politiques publiques volontaristes.

CONCLUSION : LE MAROC THALASSOCRATIE MODERNE ?

Une thalassocratie est une puissance politique fondée principalement sur la domination de la mer. Durant l'antiquité, dès le début de l'Âge du Fer, apparaissent des thalassocraties, comme la civilisation minoenne, la Phénicie et de nombreuses cités grecques qui essaient en colonies au Ve siècle av. J.-C., la Civilisation carthaginoise et, plus tard, l'Égypte ptolémaïque qui, par la « route de l'encens, des épices, de l'ivoire et des gemmes »,²⁹ atteint l'Afrique orientale et la péninsule indienne. Les Phéniciens, eux, ont érigé de nombreux comptoirs cinq siècles avant Carthage et ont constitué une thalassocratie au sens large, car aucune de ces civilisations n'avait un pouvoir thalassocratie absolu en mer Méditerranée. Aussi l'Empire romain, l'Empire romain d'Orient et l'Empire ottoman, tenant les plus importants détroits de la mer Méditerranée³⁰, détenaient une emprise maritime qu'on désigne communément comme thalassocratique.

Le Maroc a lui aussi été une thalassocratie mais sur l'Atlantique au 17ème siècle. Ce fait historique nous intéresse car nous établissons ici que le Royaume peut redevenir une puissance maritime sur ses 3500 Km de côtes.

Ce que nous essayons de développer dans ce Policy Paper, c'est la conjonction des intérêts politiques et économiques pour la prospérité de n'importe quel Etat. La géopolitique du Maroc doit aller de concert avec sa géo-économie. Dans la proposition de faire converger la puissance du Maroc vers le maritime, créer des hubs logistiques portuaires et créer une industrie capable d'exporter des biens à forte valeur ajoutée ne suffit pas, il s'agit aussi de disposer d'un outil de softpower stratégique et dissuasif. Dans ce sens, l'investissement dans une flotte maritime capable d'assurer la sécurité du transport des biens et des marchandises est primordial. Cette vision n'est évidemment pas sans risque, une stratégie axée sur le littoral risquerait de pénaliser l'intérieur des terres. Comme nous le voyons là où la maritimisation est au plus haut, en Asie, les régions du littoral chinois sont beaucoup plus développées que l'intérieur du pays, ce qui crée des inégalités flagrantes. Le Maroc souffre déjà des écarts de développement entre les villes côtières et non côtières, cette stratégie, si appliquée, ne doit pas accentuer le problème mais plutôt le solutionner en créant des connexions de chaînes de valeur à l'intérieur du pays, notamment dans la région du Souss, parmi les premières productrices de biens agricoles. Ainsi, nous réaffirmons la conviction que la puissance politique va de pair avec la puissance économique et que ce n'est que des visions long-terme qui peuvent appuyer des stratégies et des tactiques viables à l'international. Le Royaume du Maroc, à terme, ne concurrencera pas la Chine ou les Etats-Unis en termes de puissance maritime. Néanmoins, il peut aspirer par sa position géostratégique à être une puissance intermédiaire par la conjonction de son potentiel maritime et d'outils logistiques stratégiques. Par son intégration plus ferme aux réseaux et aux chaînes de valeur internationales, et par la mise en place de stratégies maritimes ambitieuses et soutenues par une ressource humaine qualifiée et des financements adéquats, le Maroc peut faire en sorte que ses eaux servent ses ambitions.

29. Michel Vergé-Franceschi (dir.), Dictionnaire d'histoire maritime, Paris, R. Laffont, coll. « Bouquins », 2002.

30. Ibid.

À propos de l'auteur Youssef Tobi

Youssef Tobi joined the Policy Center for the New South in 2017. He is currently working on politics and governance in the Maghreb Region; his areas of expertise are geopolitics, political risk, and nation building. Youssef Tobi obtained a Master's degree at Sciences Po Lyon where he wrote two theses on "The role of Moroccan Bank in Africa, a non-state actor in service of the Diplomacy" and the "Chasm between the mediatic and associative representation of refugees: a case study." Prior to working at the PCNS, he participated in a Social Entrepreneurship Project in Beirut, Lebanon and conducted an internship at an NGO based in Marseille where he assisted refugees and helped raise funds.

Policy Center for the New South

Building C, Suncity Complex, Al Bortokal Street, Hay Riad 10100 - Rabat
Email : contact@policycenter.ma
Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54
Website : www.policycenter.ma

