

L'Afrique atlantique : une réflexion autour des indispensables leviers d'action

Par Jamal Machrouh

PB - 15/24

Un proverbe africain dit, seul on va plus vite ; ensemble on va plus loin. C'est dans cet esprit de l'action et du leadership collectifs que s'insère l'initiative de l'Afrique atlantique initiée par le Maroc et qui vise la création des conditions nécessaires pour la construction d'une région Afrique/Atlantique stable, prospère et tournée vers la mer. À cette première initiative s'est ajoutée une deuxième, celle de la facilitation de l'accès à la mer aux pays du Sahel, et ce dans un esprit d'inclusion et de solidarité. Dans ce schéma stratégique, la mer, jadis marginalisée par la pensée stratégique africaine, constitue la figure de proue. D'une part, la maîtrise de la mer permettra aux pays de la région d'asseoir leur souveraineté sur une bonne partie de leur territoire autrefois ignorée, les espaces maritimes ; de l'autre, l'exploitation intelligente des ressources marines pourrait constituer un inestimable vecteur de croissance et de développement pour les pays de la région. Cinq leviers complémentaires sont suggérés par le présent Policy brief pour participer à la traduction de la stratégie atlantique en des réalisations concrètes et régionalement bénéfiques. Cela va de l'intérêt de l'émergence d'une appropriation de l'idée de l'Afrique atlantique par tous les pays riverains, et surtout, par les peuples de la région ; à l'impératif de la mise en place de projets structurants à forte valeur ajoutée pour une pleine et efficace transformation des ambitions affichées.

INTRODUCTION

Pendant longtemps, l'Afrique a tourné le dos à la mer. Celle-ci représentait dans l'imaginaire collectif africain davantage un risque qui poussait à se barricader qu'une opportunité qui incitait à l'aventure maritime. Le coût du déficit dans la conscience géo-maritime africaine est considérable. Cela va des taux de croissance économique perdus à une souveraineté maritime non entièrement consolidée. Une telle situation risque de s'aggraver dans l'avenir non lointain et ce, à mesure que la course à la mer et les rivalités des puissances sur les ressources maritimes s'accroissent¹.

D'où l'impératif pour le continent de construire une stratégie maritime intégrée et volontariste. Il s'agit là d'un momentum de virage stratégique à ne pas rater si l'Afrique aspire à devenir un véritable sujet et non un simple objet dans l'arène de la compétition et de la valorisation des espaces maritimes.

En effet, la mer est en passe de devenir la nouvelle frontière de développement. Deux éléments révèlent et accélèrent la forte appréciation de la mer dont les rapports internationaux : d'une part, la raréfaction des ressources naturelles dans les terres après des siècles d'exploitation à outrance, et, d'autre part, les développements technologiques impressionnants qui permettent aujourd'hui d'explorer et d'exploiter des ressources marines dans des domaines et des proportions jamais égalées. Ces deux éléments sont à mettre en correspondance avec le début de la fin du monopole stratégique de l'Occident sur les mers et les océans. Une sorte de démocratisation de l'ambition à l'accès à la mer s'installe dans le paysage marin mondial. « Il existe en effet chez les puissances émergentes, ou celles souhaitant le devenir, une prise de conscience de l'importance de la mer comme facteur démultiplicateur des attributs de leur puissance »².

L'ambition de la valorisation de son capital maritime devrait a fortiori constituer une priorité africaine. Conscient de ces transformations stratégiques, le Maroc a mis en place des initiatives maritimes ambitieuses. De telles initiatives pourraient être regroupées en deux compartiments. Un compartiment national qui vise l'appropriation, la valorisation et la préservation de ses espaces maritimes. Et un compartiment régional qui aspire à capitaliser sur les avancées réalisées au niveau national pour promouvoir et à assoir une véritable coopération entre les pays africains riverains de l'océan Atlantique. Force d'ailleurs est de remarquer le caractère complémentaire entre les deux compartiments des initiatives maritimes marocaines, qui, au demeurant, cadrent parfaitement avec le modèle de coopération Sud/Sud promu par la stratégie africaine du royaume. Le présent Policy brief a pour objectif de proposer les leviers conceptuels et empiriques qui pourraient aider à la pleine et efficace implémentation de l'initiative de l'Afrique atlantique.

Cinq leviers principaux sont susceptibles d'être actionnés : le levier de l'appropriation du projet par tous les pays africains riverains de l'Atlantique; le levier de la mutualisation des moyens et des ressources maritimes dont disposent ces pays; le levier de l'inclusion des pays du Sahel via leur désenclavement ; le levier de l'articulation qui vise l'arrimage de l'édifice de l'Afrique atlantique avec les autres initiatives adoptées au niveau continental et, enfin, le levier de l'opérationnalisation par la transformation de l'ambition africaine atlantique en des projets structurants et concrets.

1. Andreas Østhagen, Maritime boundary disputes : What are they and why do they matter? Marine Policy Volume 120, October 2020, 104118, p. 1.

2. Jamal Machrouh, « la mer, élément de rééquilibrage stratégique », Revue Horizon défense, N° 2, publication du Collège Royal de l'Enseignement Militaire Supérieur, Maroc, à paraître en mai 2024.

I. LE LEVIER DE L'APPROPRIATION :

Le vouloir construire ensemble est le seul gage pour un espace atlantique africain fiable et durable. C'est pourquoi l'initiative marocaine pour la promotion de l'espace Afrique atlantique gagnerait à s'inscrire dans une dynamique d'appropriation collective dans l'ensemble des pays de la région. Cela devrait être l'affaire des États, mais aussi, et surtout de la société civile et des peuples de la région.

La mer est par nature un espace qui relie ce que les terres séparent. Considérés ainsi, les espaces maritimes de l'Afrique atlantique pourraient bien constituer les bases d'une identité fédératrice et former le socle d'une coopération constructive dans la région. L'initiative mériterait d'être consolidée par une appropriation partagée de l'espace dans un esprit de leadership collectif.

Il est en effet primordial pour l'efficacité et la durabilité du projet atlantique africain que toutes les parties prenantes prennent conscience de l'importance de l'appropriation collective de l'espace visé. Il convient à ce propos de clarifier un point fort significatif : bien que le support géographique facilite et solidifie toute architecture de coopération, il n'existe nullement des croisements mathématiques entre les espaces géographiques et les espaces géopolitiques. Bien des espaces géopolitiques sont détachés de tout élément géographique. Pareillement, bien d'espaces géographiques sont dépourvus de tout schéma géopolitique. L'élément central dans l'adéquation de l'intégration est le sentiment profond chez tous les acteurs de l'appartenance à un espace fondé sur des identités conscientes et nourri par des ambitions agissantes. Il conviendrait donc de solidifier le support géographique par la volonté d'appartenance des acteurs qui passerait par l'appropriation de l'ambition d'intégration.

II. LE LEVIER DE LA MUTUALISATION :

Aux ambitions maritimes devraient correspondre des moyens de réalisation adéquats. L'exploration, l'exploitation et « l'aménagement territorial » des espaces maritimes requièrent des moyens considérables qui restent souvent l'apanage des puissances maritimes dominantes. Or, l'écart entre les moyens dont disposent les pays africains de l'atlantique et l'étendue de leurs espaces et ambitions maritimes reste important. Toute exploration, exploitation et exercice de la souveraineté de l'État en mer supposent des moyens techniques, humains et financiers très élevés dont est manifestement dépourvue la majeure partie des pays de la région. C'est pourquoi le levier de l'appropriation par les pays africains riverains de l'Atlantique devrait être renforcé par celui de la mutualisation des moyens pour pouvoir ensemble constituer un acteur autonome et constructif.

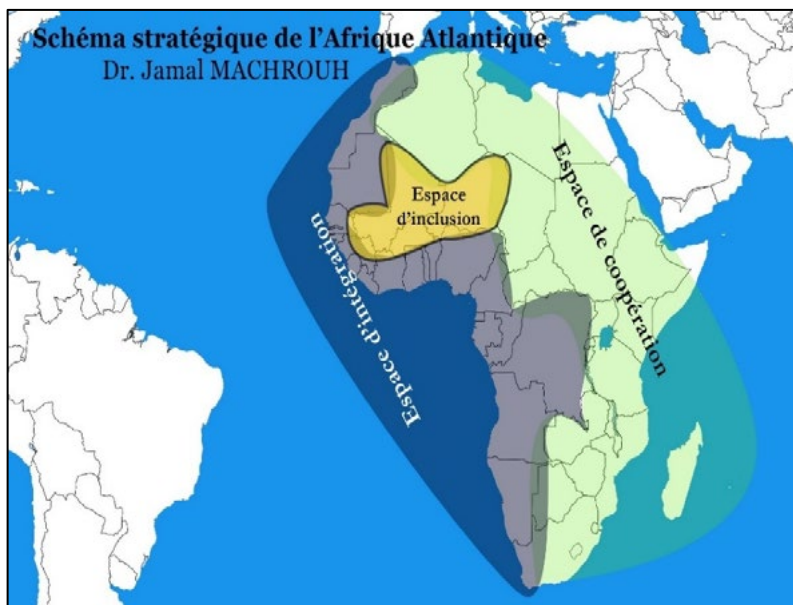
Cet impératif de fédération des moyens est d'autant plus valable que l'espace atlantique africain s'étend sur plus de 14 971 km de côte avec une Zone économique exclusive (ZEE) très vaste. Un des exemples concrets de l'intérêt de cette mutualisation des moyens est la participation par le navire de recherche marocain Hassan Al Marrakchi à la cartographie et l'évaluation des stocks halieutiques et l'étude du milieu marin dans la Zone Économique Exclusive du Libéria.³

La mission s'est déroulée du 26 janvier au 9 février 2024 et a connu la participation de chercheurs de l'Institut National de la Recherche Halieutique et leurs homologues libériens.

3. Le navire a accompli une mission de prospection écosystémique dans les Zones Économiques Exclusives du Libéria et du Bénin, Site officiel de l'Institut National de la Recherche Halieutique : <https://www.inrh.ma/actus/fin-prospection-oceanographique-liberia-benin/>

Figure 1 :

Schéma stratégique de l'Afrique atlantique



Carte conçue et élaborée par l'auteur

Le levier de la mutualisation ne concerne pas uniquement les dispositifs techniques et matériels mais aussi les éléments politiques et juridiques. Il en est ainsi de la participation collective des pays de la région dans les négociations multilatérales qui touchent aux questions maritimes. Il se trouve en effet qu'un représentant diplomatique d'un des pays de l'Afrique atlantique à Genève, à Londres ou à New York se trouve dans la situation inconfortable et récurrente de devoir assister et conduire des pourparlers qui vont du calibre d'une variété d'un poisson à celle de la délimitation d'une frontière maritime. En revanche, les grandes puissances disposent dans ce cadre d'équipes élargies et diversifiées d'experts et de diplomates rompus aux questions maritimes. Naturellement, cela réduit drastiquement la capacité des pays de la région à influencer le processus de conception et de rédaction des normes et règles qui s'appliqueront pour l'avenir. Il en est ainsi à titre d'exemple des négociations dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui portent sur le secteur de la pêche, et de celles conduites dans le cadre de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) au sujet de la pêche illégale, non-déclarée et non-rapportée.

Par ailleurs, l'exercice conjoint des activités de surveillance pour la préservation du capital maritime atlantique africain illustre parfaitement la pertinence de l'impératif de la mutualisation des moyens dans la région. Il est, en effet, évident que les moyens des pays africains atlantiques pris individuellement auront un impact marginal tandis que la mutualisation des moyens de l'ensemble de ces pays permettrait d'agrandir la marge de manœuvre et le seuil d'impact de ces derniers au niveau multilatéral.

III. LE LEVIER DE L'INCLUSION :

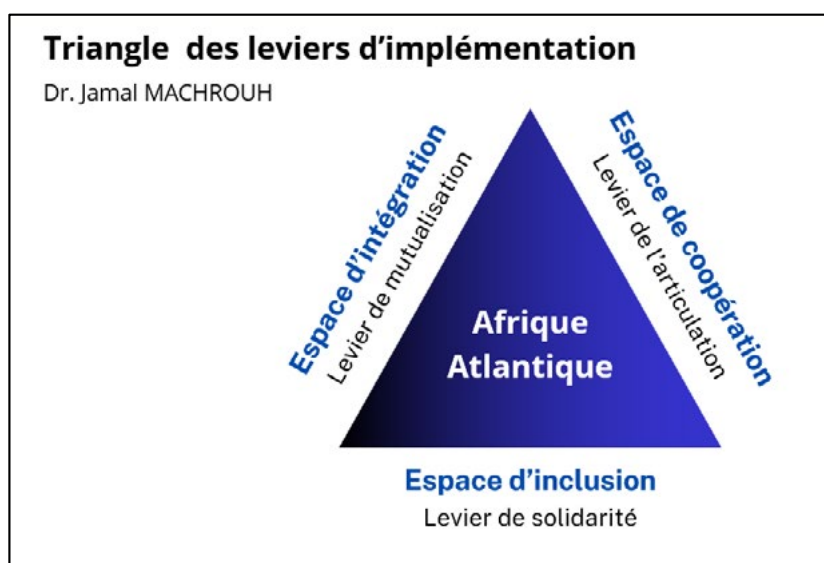
La démarche initiée par le Maroc en vue de l'édification d'un espace atlantique africain cohérent et prospère comporte deux initiatives complémentaires.

D'abord, le processus de l'Afrique atlantique qui ambitionne la coopération entre les pays africains riverains de l'Atlantique dans trois domaines principaux : la coopération politique et sécuritaire, l'économie bleue, la connectivité maritime et énergétique et, enfin, le développement durable et la préservation de l'environnement. Une initiative qui vise la structuration de l'espace allant du Cap Spartel, au nord du Maroc, au Cap de bonne espérance, au sud de l'Afrique du Sud.

Ensuite, l'initiative de désenclavement des pays du Sahel en leur facilitant l'accès à l'océan Atlantique. Cette deuxième initiative implique la mise en place d'un maillage portuaire, mais aussi routier et ferroviaire pour connecter ces États sans littoral à l'espace atlantique africain.

Figure 2 :

Triangle des leviers d'implémentation



Carte conçue et élaborée par l'auteur

Ainsi, à l'espace de mutualisation et d'intégration de l'Afrique atlantique constitué des 23 pays riverains, s'ajouterait un espace de solidarité formé par les États du Sahel, pays sans littoral. Cet esprit de solidarité à l'endroit des pays du Sahel devrait être par la suite étendu aux autres pays africains enclavés comme la Zambie et la République Centrafricaine. Rappelons ici deux constats : d'une part, l'Afrique compte le plus grand nombre de pays sans littoral dans le monde ; et d'autre part, selon les Nations Unies, les pays enclavés voient leur produit intérieur brut amputé de 20 % du simple fait de leur nonaccès à la mer.

Une réunion ministérielle de coordination sur l'initiative marocaine pour favoriser l'accès des pays du Sahel à l'océan Atlantique, s'est tenue le 23 décembre 2023 à Marrakech en présence des ministres des Affaires étrangères du Burkina Faso, du Mali, du Niger et du Tchad. Les participants ont salué l'approche inclusive et participative en vue de la concrétisation de cette Initiative et ont convenu de la création d'une Task force nationale, dans chaque pays, pour préparer et proposer les modalités d'opérationnalisation de cette Initiative.⁴

4. Réunion ministérielle de coordination sur l'initiative internationale de SM le Roi Mohammed VI pour favoriser l'accès des pays du sahel à l'océan Atlantique : les points saillants du communiqué final, Site officiel du ministère des Affaires étrangères, de la coopération africaine et des Marocains résidant à l'étranger.

L'initiative marocaine de la facilitation de l'accès à la mer aux pays du Sahel ne peut être considérée comme un instrument temporel de politique étrangère ou qui procède d'un simple calcul tactique, mais la manifestation d'une conviction stratégique de l'impératif d'une solidarité agissante. Preuve en est : l'idée du désenclavement des pays du Sahel figurait déjà dans l'article 16 de la Convention régionale de 1991 relative à la Coopération halieutique entre les États africains riverains de l'océan Atlantique,⁵ une initiative initiée par le Maroc depuis 1989.

IV. LE LEVIER DE L'ARTICULATION :

L'inclusion devrait rimer avec articulation dans le sens que l'initiative de l'Afrique atlantique inclut non seulement l'ambition d'intégration et de l'arrimage des pays du Sahel enclavé, mais aussi la coordination et les synergies avec les stratégies et programmes adoptés à l'échelle de l'Union africaine. Il en est ainsi de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et de la stratégie africaine intégrée des mers et des océans. La réalisation de projets et actions développés dans le cadre de l'intégration africaine atlantique mériterait d'être en cohérence avec l'architecture continentale d'intégration.

Il convient sur ce point de lever une inquiétude davantage conceptuelle qu'empirique. Le schéma d'intégration en Afrique comporte deux dynamiques distinctes mais objectivement complémentaires.

Une dynamique continentale chapeauté par l'Union africaine (UA), et une dynamique régionale drainée par les Communautés économiques régionales (CER). L'Union africaine permet, voire, encourage les intégrations régionales dans la mesure où celles-ci constituent une étape essentielle et un vecteur accélérateur de l'intégration continentale. L'essentiel est de veiller à une bonne synergie entre les dispositifs normatifs et institutionnels des deux cadres d'intégration, d'où l'importance du levier de l'articulation.

V. LE LEVIER DE L'OPÉRATIONNALISATION :

Le bilan de l'action africaine en matière d'intégration révèle un écart considérable entre les ambitions affichées et les réalisations constatées. Ceci concerne aussi bien le segment continental piloté par l'Union africaine que le segment régional piloté par les communautés économiques régionales. Les avancées normatives et institutionnelles enregistrées devraient être renforcées par des réalisations concrètes sur le terrain qui bénéficieraient directement aux populations africaines. C'est pourquoi il est important que l'initiative de l'Afrique atlantique soit propulsée par un tissu de projets structurant à forte valeur ajoutée.

L'histoire du processus d'intégration européen présente sur ce point des enseignements fort saisisants. Les pères fondateurs de l'intégration européenne ont débuté l'édifice de la construction par la concrétisation de la coopération dans deux domaines clés, à savoir le charbon et l'acier, et ce en instituant la Communauté européenne du Charbon et de l'Acier. La coopération dans ces deux secteurs a rapidement constitué une sorte de locomotive qui a tiré la coordination et l'intégration européennes presque dans tous les secteurs.

Dans ce sens, le processus de l'Afrique atlantique mériterait d'être fondé sur la concrétisation de la coopération et de l'intégration dans un nombre limité de domaines mais avec des échéanciers et des objectifs bien établis. Un de ces projets structurants est le gazoduc Nigeria /Maroc qui ambitionne de relayer les zones de production de gaz du golfe de Guinée à l'Europe en passant

5. Texte de la Convention consultable sur le site <https://www.comhafat.org/fr/files/Pr%C3%A9sentation/Convention%20fr.pdf>

par tous les pays ouest-africains riverains de l'Atlantique. Il s'agira, à terme, du plus long gazoduc du monde passant par des espaces maritimes mais aussi du plus grand projet de coopération dans le continent africain. À ce projet de Gazoduc, il est possible d'envisager un deuxième projet structurant qui pourrait d'ailleurs lui être complémentaire, à savoir celui de la sécurité alimentaire.

Le gaz est en effet un élément important pour transformer la roche phosphorique en des engrais phosphatés. Cela signifie tout simplement qu'il est raisonnable de réfléchir aux opportunités qui seraient offertes par le gazoduc pour renforcer les capacités d'une production compétitive des engrais phosphatés.

Des engrais qui seraient à leur tour un vecteur important pour la matérialisation et la réussite des programmes de développement agricole dans la région de l'Afrique atlantique, une condition *sine qua non* pour la concrétisation de leur sécurité alimentaire.

Ce schéma de projets structurants, inclusifs et régionalement bénéfiques, sont aujourd'hui confortés par les récentes découvertes d'hydrocarbures aux larges de la Mauritanie et du Sénégal. Le Gazoduc Nigeria/ Maroc ne ferait pas que passer par les pays ouest-africains atlantiques mais agrégerait et acheminerait tout le potentiel gazier de la région. Conséquence : l'offre globale, la compétitivité et les opportunités stratégiques induites par le Gazoduc constitueraient des arguments solides pour se positionner sur le marché gazier mondial, européen notamment.

CONCLUSION

Contre vents et marées, les pays de l'Afrique atlantique tentent de construire leur autonomie stratégique. Dans cette quête, la mer pourrait constituer la figure de proue, et ce, pour deux raisons : d'abord, la maîtrise de la mer permettra aux pays de la région d'asseoir leur souveraineté sur une bonne partie de leur territoire jadis ignorée, les espaces maritimes ; ensuite, l'exploitation intelligente des ressources marines pourrait constituer un inestimable vecteur de croissance et de développement.

*Mais une ambition à elle seule ne peut suffire. Seule une stratégie volontariste, intégrée et régionalement constituée est à même de donner sens et substance à la projection maritime des pays africains riverains de l'Atlantique. Comme dit le proverbe africain, **seul on va plus vite ; ensemble on va plus loin**. C'est dans cet esprit de l'action et du leadership collectifs que s'insère l'initiative de l'Afrique atlantique initiée par le Maroc qui vise la création des conditions nécessaires pour la construction d'une région Afrique/Atlantique stable, prospère et tournée vers la mer.*

Pour aider à la concrétisation d'une telle stratégie, ce il est suggéré dans ce Policy Brief cinq leviers complémentaires: l'appropriation de l'initiative par l'ensemble des pays africains riverains de l'océan Atlantique, la mutualisation des moyens de ces pays pour mieux tirer profit de tout le potentiel de la région, l'inclusion des pays africains sans littoral, notamment ceux du Sahel, en leur facilitant l'accès à l'Atlantique, l'articulation des actions et projets de l'Afrique atlantique avec l'architecture globale de la coopération et de l'intégration pilotée par l'Union africaine et, enfin, et non des moindres, l'inscription de l'initiative dans le schéma opérationnel à travers l'adoption et l'exécution des projets structurants, objectivement réalisables, économiquement rentables et socialement durables.

À propos de l'auteur,

Jamal Machrouh

Jamal Machrouh est professeur de relations internationales à l'Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, Université Ibn Toufaïl, Kénitra et Senior Fellow au Policy Center for the New South, anciennement OCP Policy Center, où il se concentre sur les questions de géopolitique et de relations internationales.

M. Machrouh est maître de conférences au Collège royal des études militaires avancées de Kénitra et à l'Université Södertörn de Stockholm, en Suède. Il est l'auteur d'un livre intitulé Justice et développement dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce et de divers articles traitant des relations internationales et de la géopolitique

Policy Center for the New South

Mohammed VI Polytechnic University, Rocade Rabat-Salé, 11103

Email : contact@policycenter.ma

Phone : +212 (0) 537 54 04 04 / Fax : +212 (0) 537 71 31 54

Website : www.policycenter.ma

