

AOÛT 2026

POLICY BRIEF

QUAND LES CRISES REDESSINENT LE TRACÉ DES CORRIDORS STRATÉGIQUES: Nouvelles Perspectives Pour La Façade Atlantique Africaine



MERYAM AMARIR



Les crises récentes au Moyen-Orient, notamment les attaques ciblant les navires commerciaux en mer Rouge et les tensions autour du détroit d'Ormuz, ont mis en évidence la vulnérabilité des principaux corridors stratégiques du commerce mondial. Plus qu'un bouleversement de l'organisation des échanges, elles accélèrent une transformation déjà engagée, fondée sur la recherche de chaînes de connectivité plus résilientes, la diversification des itinéraires commerciaux et le développement d'infrastructures logistiques capables de mieux résister aux chocs.

Dans ce contexte, les corridors ne sont plus seulement des voies de transport, mais aussi des leviers de sécurité économique et de compétitivité.

Cette évolution ouvre de nouvelles perspectives pour la façade atlantique africaine. Grâce à sa position géographique, à la modernisation progressive de ses infrastructures portuaires et au développement d'initiatives de coopération régionale, la façade atlantique africaine dispose d'atouts lui permettant de renforcer son rôle dans les réseaux d'échanges internationaux.

Cette opportunité dépendra, toutefois, de la capacité des États à améliorer la connectivité entre les infrastructures existantes, à approfondir leur coopération et à construire des réseaux logistiques plus intégrés. La façade atlantique africaine pourrait ainsi s'affirmer comme un espace contribuant à la résilience des chaînes de connectivité mondiales.

MERYAM AMARIR

INTRODUCTION

Depuis la fin de l'année 2023, les tensions au Moyen-Orient ne se limitent plus aux conséquences politiques et sécuritaires des conflits. Les attaques contre les navires en mer Rouge, les tensions autour du détroit d'Ormuz ainsi que les perturbations affectant plusieurs routes maritimes stratégiques ont rappelé que les crises régionales peuvent entraîner des répercussions bien au-delà de leur espace géographique. La sécurité des corridors stratégiques est devenue une préoccupation majeure pour les États, les entreprises et les Organisations internationales, qui cherchent à limiter les risques pesant sur les échanges mondiaux.¹

Si la pandémie de la Covid-19 avait déjà mis en évidence la fragilité des chaînes d'approvisionnement mondiales, les crises géopolitiques actuelles agissent comme un accélérateur de la dynamique, déjà enclenchée, de recherche de chaînes de connectivité plus résilientes, de diversification des routes commerciales et le développement de nouvelles infrastructures capables de mieux résister aux chocs. La question n'est plus seulement de savoir comment transporter les marchandises au moindre coût, mais aussi comment assurer la continuité des échanges lorsque certains corridors stratégiques deviennent vulnérables.

Ces transformations ne concernent pas uniquement les pays directement touchés par les conflits. Elles amènent aussi les autres États à repenser leur place dans les réseaux d'échanges internationaux et à consolider leur position au sein des grandes routes commerciales. Dans ce cadre, les infrastructures portuaires, les plateformes logistiques et les corridors multimodaux prennent une importance croissante, car ils permettent de diversifier les itinéraires et de réduire la dépendance à un nombre limité de points de passage stratégiques.² Les corridors ne sont donc plus seulement des infrastructures de transport, mais aussi de véritables leviers de compétitivité, de résilience et de sécurité économique.

Cette dynamique revêt une importance particulière pour la façade atlantique africaine. Longtemps considérée comme un espace de transit ou d'ouverture maritime, elle apparaît aujourd'hui comme un espace susceptible de jouer un rôle croissant dans un contexte de diversification des routes commerciales. Les investissements réalisés ces dernières années dans les infrastructures portuaires, les corridors de transport et les plateformes logistiques témoignent de cette dynamique. Pour autant, la montée en puissance de cette façade ne dépend pas uniquement de la qualité des infrastructures. Elle repose également sur la capacité des pays riverains à développer des réseaux de connectivité plus intégrés et à renforcer leur coopération afin de mieux répondre aux nouvelles exigences du commerce international.

Ce Policy Brief se propose de répondre à la double question : ***dans quelle mesure les conflits récents au Moyen-Orient accélèrent-ils la reconfiguration des corridors stratégiques reliant l'Asie, le Moyen-Orient, l'Afrique et l'Europe, et comment cette évolution ouvre-t-elle de nouvelles perspectives pour la façade atlantique africaine?*** L'hypothèse défendue est que ces conflits ne créent pas une nouvelle organisation des échanges internationaux, mais accélèrent des transformations déjà engagées, marquées par la recherche de chaînes de connectivité plus résilientes, la diversification des routes commerciales et le développement de nouvelles infrastructures logistiques.

1. UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025, United Nations Conference on Trade and Development, 2025. p.3

2. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regional Economic Corridors, OECD, disponible sur <https://www.oecd.org/en/topics/policy-issues/regional-economic-corridors.html>

L'analyse proposée adopte une approche qualitative fondée sur des rapports d'Organisations internationales, entre autres sources. Elle s'appuie également sur des données récentes relatives au commerce maritime, aux corridors stratégiques et aux chaînes d'approvisionnement afin d'évaluer les effets de ces transformations sur la façade atlantique africaine et les perspectives qu'elles ouvrent pour cet espace.

Pour aborder cette problématique, ce Policy Brief s'organise en deux parties. La première montre comment les conflits récents au Moyen-Orient accélèrent la recherche de corridors plus résilients et transforment progressivement les logiques de connectivité internationale et, la seconde, aborde les nouvelles perspectives qu'ouvrent ces évolutions pour la façade atlantique africaine, en mettant en évidence les conditions nécessaires pour renforcer son rôle dans les réseaux de connectivité régionaux et internationaux.

I. LES CONFLITS AU MOYEN-ORIENT ACCÉLÈRENT LA RECHERCHE DE CHAÎNES DE CONNECTIVITÉ PLUS RÉSILIENTES

A. Des corridors stratégiques de plus en plus vulnérables face aux crises régionales

Les corridors stratégiques occupent une place centrale dans le fonctionnement de l'économie mondiale. Ils ne se réduisent pas à des routes maritimes, terrestres ou ferroviaires, mais constituent des réseaux de connectivité qui permettent d'assurer la circulation continue des marchandises, des matières premières, de l'énergie et des composants industriels entre les grandes régions du monde.³ Ils constituent également des infrastructures critiques dont dépend en grande partie la stabilité des échanges internationaux. Depuis plusieurs décennies, l'organisation du commerce international s'est construite autour de ces axes, en privilégiant les itinéraires les plus rapides et les moins coûteux. Cette logique a permis d'améliorer l'efficacité des chaînes d'approvisionnement et de réduire les coûts de transport, mais elle a également renforcé la dépendance des échanges mondiaux à un nombre limité de corridors et de passages stratégiques, tels que les détroits d'Ormuz et de Bab el-Mandeb, le canal de Suez ou encore le détroit de Malacca.⁴ En d'autres termes, une part importante du commerce mondial repose sur quelques points de passage dont le bon fonctionnement conditionne la fluidité et la sécurité des échanges internationaux.

Cette dépendance apparaît clairement lorsque la circulation dans un de ces corridors est perturbée. Depuis la fin de l'année 2023, les attaques en mer Rouge ont poussé de nombreuses compagnies maritimes à éviter le canal de Suez et à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Ce changement d'itinéraire a entraîné des conséquences bien au-delà de la région. Selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), le tonnage transitant par le canal de Suez a chuté d'environ 70 % à la mi-2024, tandis que le trafic autour du cap de Bonne-Espérance a progressé de près de 89 %.⁵

3. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regional Economic Corridors, <https://www.oecd.org/en/topics/policy-issues/regional-economic-corridors.html>

4. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2025, Genève, Nations Unies, 2025, p 7-8.

5. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints, Genève, Nations Unies, 2024, p.34.

Dans le même temps, les distances parcourues par les navires se sont allongées, entraînant une hausse des coûts de transport, des délais de livraison ainsi que des émissions de CO₂.⁶ Les perturbations n’ont donc pas seulement affecté les pays riverains de la mer Rouge ; elles ont également mis en évidence la forte dépendance des chaînes d’approvisionnement mondiales à un nombre limité de points de passage, dont la fermeture ou le ralentissement peut rapidement produire des effets sur les échanges internationaux.

Figure 1
Les principaux effets des perturbations en mer Rouge sur le transport maritime mondial (2024)

Indicateur	Évolution
Commerce mondial transporté par mer	≈ 80 %
Baisse du tonnage via Suez	−70 %
Hausse du trafic au Cap	+89 %
Hausse des ton-miles	+5,9 %

Source : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2024, Genève, Nations Unies, 2024.

Les développements récents autour du détroit d’Ormuz illustrent une autre facette de cette vulnérabilité. Outre le risque d’une fermeture du détroit à la navigation, les discussions suscitées par la possibilité d’imposer des droits de passage aux navires ont rappelé que les corridors stratégiques peuvent également devenir des instruments de pression économique et géopolitique. Même si cette hypothèse ne s’est pas concrétisée, elle traduit une évolution importante : le coût et l’accès aux principales routes maritimes peuvent désormais être influencés par des considérations politiques, renforçant ainsi l’incertitude pour les acteurs du commerce international et alimentant la recherche d’itinéraires alternatifs plus sûrs.

Les récentes perturbations montrent finalement que la question ne porte plus uniquement sur la performance des corridors stratégiques, mais aussi sur leur capacité à continuer de fonctionner en période de crise. Pendant longtemps, les chaînes d’approvisionnement ont été organisées autour d’objectifs principaux : réduire les coûts, raccourcir les délais de transport et améliorer l’efficacité logistique.

6. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters, Genève, Nations Unies, 2025, p.62.

Cependant, cette logique évolue vers une approche davantage centrée sur la résilience. Les États, les entreprises et les acteurs du transport maritime sont plus intéressés par la continuité des échanges en développant des chaînes de connectivité capables d'absorber les chocs et de s'adapter rapidement aux perturbations. Les analyses récentes de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) confirment cette évolution, soulignant que la résilience des chaînes d'approvisionnement est devenue un objectif stratégique face à la multiplication des crises.⁷

L'obstruction du canal de Suez par le porte-conteneurs Ever Given en mars 2021 a constitué un premier signal d'alerte. Pendant près de six jours, le trafic a été interrompu, immobilisant plus de 400 navires.⁸ Les attaques contre les navires en mer Rouge ont confirmé cette vulnérabilité en provoquant le détournement de centaines de porte-conteneurs autour du Cap de Bonne-Espérance. Selon la CNUCED, 586 porte-conteneurs avaient déjà été réorientés vers cette route dès février 2024.⁹

Dans ce contexte, la forte concentration des échanges sur un nombre limité de corridors représente un risque croissant. Les crises récentes au Moyen-Orient n'ont pas provoqué cette vulnérabilité, mais elles l'ont accélérée en mettant en évidence que la continuité des échanges est aussi importante que l'efficacité économique des corridors.

B. Accélération de la diversification des corridors et des investissements logistiques

Les perturbations observées au cours des dernières années ont modifié la manière dont les États, les entreprises et les grands acteurs du transport international envisagent les chaînes de connectivité. Pendant longtemps, les décisions logistiques reposaient sur des critères de coût, de rapidité et d'efficacité. Aujourd'hui, ces critères demeurent essentiels, mais ils ne suffisent plus à eux seuls à orienter les choix stratégiques. La multiplication des crises sanitaires, climatiques et géopolitiques a montré qu'une chaîne d'approvisionnement performante peut rapidement devenir vulnérable lorsqu'elle dépend d'un nombre limité d'itinéraires ou de fournisseurs.¹⁰

La résilience s'impose comme un nouveau critère de décision. Il ne s'agit plus d'optimiser les flux commerciaux, mais aussi de s'assurer qu'ils puissent continuer à fonctionner malgré des perturbations, qu'elles soient temporaires ou durables. Cette évolution se traduit notamment par une volonté croissante de diversifier les routes commerciales, de développer plusieurs options de transport et d'investir dans des infrastructures capables d'offrir davantage de flexibilité face aux crises.¹¹ La recherche de complémentarité entre les corridors devient ainsi un objectif stratégique des politiques de connectivité.

7. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), OECD Supply Chain Resilience Review, Paris, OECD Publishing, 2025, chap. 2, p.100.

8. Lloyd's List, Erratic actions of Suez Canal pilots cited as major contribution to Ever Given grounding, 13 July 2023, p.1.

9. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal, UNCTAD Rapid Assessment, Genève, février 2024, p. 11.

10. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), OECD Supply Chain Resilience Review, Paris, OECD Publishing, 2025,

11. Daniel F. Runde et Sundar R. Ramanujam, Recovery with Resilience: Diversifying Supply Chains to Reduce Risk in the Global Economy, Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2020, p.7-9.

Figure 2

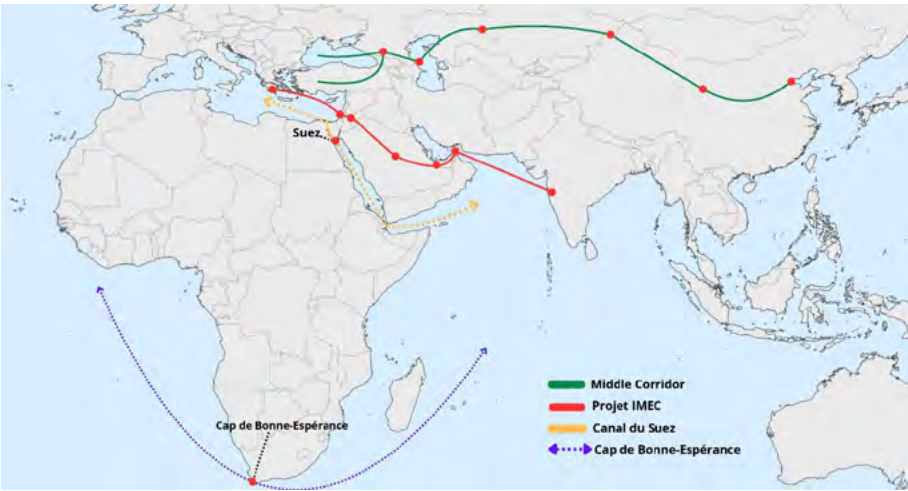
Les nouvelles priorités des chaînes d’approvisionnement face aux crises

Avant	Aujourd’hui
Réduction des coûts	Réduction des risques
Rapidité	Résilience
Efficacité	Flexibilité
Logique « Just-in-time »	Diversification
Dépendance à une route principale	Plusieurs itinéraires possibles

Cette nouvelle approche se reflète dans les investissements engagés par de nombreux États. Dans plusieurs régions du monde, les projets de corridors économiques, portuaires ou multimodaux se multiplient, non pas pour remplacer les routes existantes, mais pour offrir des solutions complémentaires lorsque certaines d’entre elles deviennent plus exposées aux risques. Le projet du corridor Inde-Moyen-Orient-Europe (IMEC) illustre bien cette dynamique. Il relie l’Inde à l’Europe en passant par le Moyen-Orient et a pour objectif de diversifier les routes commerciales afin de rendre les chaînes d’approvisionnement plus résilientes.¹² Dans un contexte marqué par les tensions géopolitiques, il reflète une volonté croissante de sécuriser les échanges internationaux grâce à une alternative aux routes traditionnelles. Au-delà de sa dimension économique, ce projet traduit également une compétition géoéconomique autour de la maîtrise des grands axes de connectivité.

Figure 3

Les principales options de connectivité entre l’Asie et l’Europe face aux perturbations des routes commerciales



Source : Réalisée par l’auteure sous QGIS.

12. Afaq Hussain et Nicholas Shafer, The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an Era of Geopolitical Uncertainty, Atlantic Council, 2025, pp 8-13.

Pour autant, cette dynamique ne signifie pas que les corridors historiques vont perdre de leur importance ou être remplacés à court terme. Le canal de Suez, le détroit d'Ormuz ou encore le détroit de Malacca continueront de jouer un rôle essentiel dans le commerce mondial, en raison de leur position géographique et des volumes qu'ils concentrent.

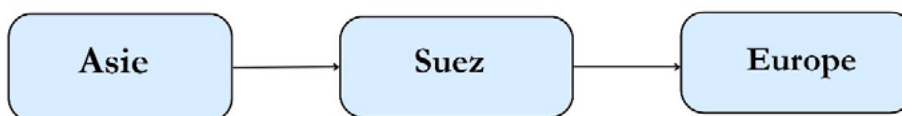
En revanche, les crises récentes, telles que la pandémie de la Covid-19, le blocage du canal de Suez par l'Ever Given en 2021 ou encore les attaques contre les navires en mer Rouge depuis la fin de l'année 2023, ont montré qu'il devenait risqué de dépendre d'une seule route lorsque celle-ci est confrontée à des perturbations majeures. C'est pourquoi les stratégies actuelles reposent davantage sur la complémentarité des corridors que sur leur substitution.

L'objectif n'est plus de trouver une route unique capable de remplacer toutes les autres, mais de disposer de plusieurs itinéraires permettant de maintenir les échanges en cas de crise. Cette logique de diversification renforce la flexibilité des chaînes de connectivité et contribue à réduire les risques liés à une concentration excessive des flux commerciaux.¹³ Elle conduit également les États à considérer les infrastructures logistiques non plus comme de simples outils de transport, mais comme des actifs stratégiques capables de soutenir la continuité des échanges dans un environnement international de plus en plus incertain. Les corridors deviennent ainsi des instruments de compétitivité économique, de sécurité des approvisionnements et d'influence géopolitique.

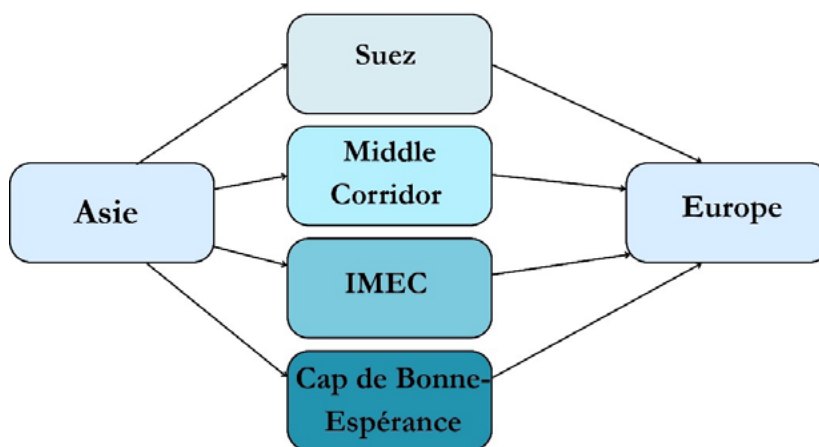
Figure 4

Évolution des principaux corridors de connectivité entre l'Asie et l'Europe

Avant :



Après :



13. Jiaguo Liu, Juanjuan Wu et Yu Gong, Maritime Supply Chain Resilience: From Concept to Practice, Computers & Industrial Engineering, vol. 186, 2023, p.8.

Au-delà des initiatives récentes visant à développer ou à renforcer des corridors stratégiques, comme le projet IMEC, le Middle Corridor ou le corridor de Lobito, les évolutions observées ces dernières années montrent surtout que la manière de penser la connectivité internationale est en train de changer. Si la position géographique d'un pays reste un atout important, elle ne suffit plus à elle seule pour renforcer son rôle dans les échanges internationaux.

Les États cherchent désormais à améliorer leurs infrastructures portuaires et logistiques, à renforcer leurs réseaux de transport et à moderniser leurs procédures douanières afin de rendre leurs territoires plus attractifs, plus compétitifs et plus résilients.¹⁴ La valeur stratégique d'un territoire dépend de plus en plus de sa capacité à offrir des connexions fiables, diversifiées et capables de continuer à fonctionner même en période de crise.

De ce fait, certaines régions qui, jusque-là, occupaient une place moins centrale dans les grands réseaux d'échanges attirent davantage d'attention. C'est notamment le cas de la façade atlantique africaine, dont la position géographique, les investissements engagés ces dernières années ainsi que les initiatives de coopération en cours ouvrent de nouvelles perspectives dans cette reconfiguration des connectivités internationales. Cette évolution invite ainsi à s'interroger sur les opportunités que cette recomposition pourrait offrir à cet espace en matière de commerce, de logistique et d'intégration régionale.

II. LA RECONFIGURATION DES CONNECTIVITÉS OUVRE DE NOUVELLES PERSPECTIVES POUR LA FAÇADE ATLANTIQUE AFRICAINE

A. Des atouts croissants

Les transformations observées au cours de la dernière décennie ne modifient pas seulement les itinéraires empruntés par les échanges internationaux. Elles conduisent aussi les États, les entreprises et les investisseurs à porter un regard différent sur certains espaces géographiques, dont l'importance ne se mesure plus uniquement par leur proximité des grands marchés, mais aussi par leur capacité à offrir des connectivités plus diversifiées et plus résilientes et à sécuriser les flux dans un environnement international de plus en plus incertain.

La façade atlantique africaine suscite un intérêt croissant, non pas parce qu'elle constituerait une alternative aux grands corridors existants, mais parce qu'elle réunit plusieurs éléments devenus particulièrement recherchés dans le contexte actuel : une ouverture sur les grands espaces atlantiques, une position à l'interface entre l'Europe, l'Afrique et les Amériques, ainsi qu'un ensemble d'infrastructures portuaires et logistiques en pleine évolution. Ainsi, si cette façade n'a pas changé de géographie, sa valeur stratégique s'est renforcée, à mesure que la résilience devient un critère aussi important que la rapidité ou le coût des échanges.

Cette dynamique s'explique aussi par le fait que les acteurs économiques ne recherchent plus uniquement des points de passage efficaces, mais aussi des réseaux capables d'assurer une certaine continuité des échanges lorsque des perturbations surviennent. Dans cette logique, les grands ports ne sont plus considérés comme de simples lieux de transit.

14. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regional Economic Corridors, <https://www.oecd.org/en/topics/policy-issues/regional-economic-corridors.html>

Leur intérêt dépend de plus en plus de leur capacité à s'intégrer dans un ensemble plus large, composé de zones logistiques, de corridors routiers et ferroviaires, de plateformes industrielles, mais aussi de procédures douanières plus fluides.¹⁵

La stabilité des espaces maritimes apparaît comme un élément de plus en plus déterminant dans les choix d'investissement et le développement des corridors de connectivité. La façade atlantique s'inscrit dans cette dynamique, en offrant un environnement généralement favorable au développement des infrastructures portuaires et des liaisons logistiques, ce qui contribue à renforcer son attractivité auprès des acteurs du commerce international.

Cependant, plusieurs pays de la façade atlantique africaine ont engagé, depuis plusieurs années, d'importants investissements afin de moderniser leurs infrastructures portuaires et de renforcer leur insertion dans les réseaux d'échanges internationaux. Tanger Med et le port de Casablanca, au Maroc, le port d'Abidjan, en Côte d'Ivoire, le port de Dakar, au Sénégal, ou encore le port de Tema, au Ghana, illustrent cette évolution. En Angola, le port de Lobito gagne également en importance grâce à son articulation avec le corridor de Lobito, qui améliore les connexions entre la façade atlantique et l'intérieur du continent.

À ces infrastructures s'ajoute le projet du port Dakhla Atlantique, destiné à renforcer la façade atlantique marocaine en ouvrant un nouveau point d'accès vers l'Afrique de l'Ouest et les pays du Sahel, tout en soutenant l'ambition du Royaume de s'affirmer comme un hub logistique et maritime majeur sur l'Atlantique.¹⁶

Pris ensemble, ces infrastructures ne remettent pas en cause la place des grands hubs mondiaux, mais participent à la diversification des points d'appui logistiques et à l'émergence de nouvelles options de connectivité sur la façade atlantique africaine.

Figure 5

Principaux ports opérationnels de la façade atlantique africaine



Source : Réalisation de l'auteure sous QGIS.

15. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regional Economic Corridors, <https://www.oecd.org/en/topics/policy-issues/regional-economic-corridors.html>

16. Policy Center for the New South, « حديث الثلاثاء: المنظومة المينائية في المغرب: بوابة نحو قيادة الاقتصاد الأزرق في أفريقيا », entretien avec Sanae El Amrani, animé par Redouan Najah, 20 mai 2026, disponible sur : <https://www.policycenter.ma/interviews/hdyth-althlatha-almnzwmt-almynayyt-fy-almghrb-bwabt-nhw-qyadt-alaqtsad-alazrq-fy-afryqya>

Cette dynamique se reflète également dans le développement de plusieurs ports situés sur la façade atlantique africaine. Infrastructures qui, tout en n'occupant pas la même place dans les réseaux maritimes internationaux, s'inscrivent dans une dynamique commune qui vise à renforcer leurs capacités logistiques pour mieux se connecter aux marchés régionaux et mondiaux.

Tanger Med en constitue une illustration emblématique. En 2024, le port a traité plus de 10,2 millions de conteneurs (EVP)¹⁷, confirmant ainsi sa place parmi les principaux hubs de transbordement en Méditerranée et sur le continent africain.¹⁸

Pour autant, le développement des infrastructures ne suffit pas à faire de la façade atlantique africaine un espace de connectivité pleinement intégré. Certes, les ports constituent des points d'appui essentiels pour les échanges internationaux, mais leur efficacité dépend aussi de leur capacité à être reliés à des corridors terrestres performants, à des réseaux logistiques efficaces et appuyés sur des politiques de coopération entre les différents pays concernés. La résilience ne se construit pas uniquement à l'échelle d'un port, mais à celle d'un réseau dans son ensemble.

Plusieurs initiatives régionales, telles que l'Initiative Atlantique de Sa Majesté le Roi Mohammed VI ou encore le corridor Abidjan-Lagos, porté par la CEDEAO et le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)¹⁹, cherchent à renforcer les liens entre les pays de la façade atlantique et à faciliter l'intégration des pays sahéliens aux réseaux de connectivité régionaux (comprenant notamment les ports, les corridors routiers et ferroviaires, les plateformes logistiques, les postes-frontières, les procédures douanières, les zones industrielles et les infrastructures numériques).

L'Initiative Atlantique lancée en 2023 s'inscrit dans cette logique en proposant de faciliter l'accès des États sahéliens à l'océan Atlantique et de renforcer les complémentarités économiques et logistiques entre les pays de la région.²⁰ Cette initiative illustre une évolution plus large : face à un environnement international plus incertain, la compétitivité d'un territoire dépend de moins en moins de ses seules infrastructures et de plus en plus de sa capacité à s'insérer dans des réseaux de connectivité régionaux cohérents et résilients.

B. Des priorités stratégiques

La façade atlantique africaine dispose aujourd'hui d'une réelle opportunité. Celle-ci ne se transformera toutefois pas automatiquement en avantage économique. Les ports peuvent être performants et les infrastructures modernes, mais cela ne suffit toujours pas. Si les échanges restent compliqués entre les pays, si les procédures sont longues ou si les corridors ne sont pas suffisamment connectés, une partie du potentiel de la région risque de ne pas être exploitée.

En réalité, le défi est désormais de faire en sorte que les différentes infrastructures fonctionnent ensemble et qu'elles s'inscrivent dans une même logique de connectivité. C'est aussi pour cette raison que la coopération entre les pays de la façade atlantique devient de plus en plus importante, car elle peut permettre de construire des réseaux plus

17. EVP (Équivalent Vingt Pieds) : unité de mesure standard utilisée dans le transport maritime pour évaluer le trafic de conteneurs.

18. Tanger Med Port Authority, Port Activity Report 2024, communiqué de presse, 22 janvier 2025. p.1.

19. Fonds africain de développement (FAD), Étude portant sur le projet de développement de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos, septembre 2016.

20. Discours de Sa Majesté le Roi Mohammed VI à l'occasion du 48^e anniversaire de la Marche Verte, 6 novembre 2023, reproduit dans Discours et Messages de SM le Roi Mohammed VI (juillet 2023-juin 2024), pp. 57-67.

efficaces et plus résilients, plutôt que des projets qui opèrent de manière isolée.

Dans ce contexte, les nouvelles chaînes de connectivité ne reposent plus uniquement sur la qualité d'un port ou d'une route. Elles dépendent aussi de la manière dont les différents réseaux sont reliés entre eux. Un port moderne perd une partie de son intérêt s'il n'est pas connecté à des corridors efficaces, si les passages aux frontières restent lents ou encore si les règles varient d'un pays à l'autre. À l'inverse, lorsque les infrastructures sont accompagnées d'une meilleure coordination entre les États, elles peuvent faciliter les échanges, réduire les délais de transport et rendre les itinéraires plus fiables. Dans le contexte actuel, où les entreprises cherchent à diversifier leurs routes commerciales, cette capacité à offrir une connectivité fluide peut devenir un véritable avantage pour la façade atlantique africaine.²¹

Au-delà de sa dimension diplomatique, l'Initiative Atlantique lancée par le Souverain marocain répond aussi à une réalité économique : les pays sahéliens ont besoin de diversifier leurs accès aux marchés internationaux, tandis que les pays de la façade atlantique ont intérêt à renforcer leur rôle dans les échanges régionaux et internationaux. L'objectif n'est pas seulement de créer de nouvelles infrastructures, mais aussi de construire des chaînes de connectivité plus intégrées, capables de mieux résister aux crises et aux perturbations qui affectent aujourd'hui le commerce mondial.

Les transformations en cours montrent que la compétition ne se joue plus seulement entre les grands ports ou entre les principales routes maritimes. Elle dépend aussi de la capacité des régions à construire des réseaux de connectivité cohérents, capables de fonctionner même lorsque certaines routes deviennent plus vulnérables. La façade atlantique africaine dispose d'atouts qui peuvent lui permettre de jouer un rôle plus important dans les échanges internationaux.

Cette évolution demandera toutefois de poursuivre les efforts engagés en matière d'infrastructures, mais aussi de renforcer la coopération régionale et de mieux relier les différents projets déjà existants. Si ces conditions sont réunies, la façade atlantique pourra progressivement s'imposer non pas comme une alternative aux corridors traditionnels, mais comme un espace capable de contribuer à une meilleure résilience des chaînes de connectivité mondiales.

21. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Regional Economic Corridors, <https://www.oecd.org/en/topics/policy-issues/regional-economic-corridors.html>

CONCLUSION

Les développements récents au Moyen-Orient montrent que la sécurité des corridors stratégiques est devenue un enjeu majeur pour le commerce international. Les perturbations observées en mer Rouge ou encore les tensions autour du détroit d'Ormuz rappellent que la dépendance à un nombre limité de routes maritimes peut avoir des conséquences sur les chaînes de connectivité mondiales. Les États comme les entreprises cherchent de plus en plus à diversifier leurs itinéraires et à construire des réseaux capables de mieux résister aux crises.

Cette évolution crée de nouvelles perspectives pour les pays de la façade atlantique africaine. Grâce à sa position géographique, au développement progressif de ses infrastructures portuaires et aux initiatives de coopération qui émergent dans la région, elle dispose aujourd'hui de plusieurs atouts pour renforcer la place desdits pays dans les échanges régionaux et internationaux. Pour autant, cette opportunité ne pourra être pleinement exploitée que si les différents projets sont davantage reliés entre eux et s'inscrivent dans une vision commune de la connectivité.

L'analyse menée dans le cadre de ce Policy Brief autorise à conclure que les crises actuelles ne modifient pas seulement les routes empruntées par le commerce mondial. Elles amènent aussi les États à repenser la manière dont les corridors sont organisés et connectés. Dans cette nouvelle dynamique, la façade atlantique africaine peut s'affirmer comme un espace de connectivité stratégique, non pas en remplaçant les grands corridors existants, mais en contribuant à rendre les échanges internationaux plus diversifiés et plus résilients.

BIBLIOGRAPHIE :

Rapports et publications d'Organisations internationales

- Fonds africain de développement (FAD), Étude portant sur le projet de développement de l'autoroute du corridor Abidjan-Lagos, septembre 2016.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), OECD Supply Chain Resilience Review, Paris, OECD Publishing, 2025.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), « Regional Economic Corridors », Policy issue, OECD.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Navigating Troubled Waters: Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal, UNCTAD Rapid Assessment, Genève, février 2024.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints, Genève, Nations Unies, 2024.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters, Genève, Nations Unies, 2025.

Articles scientifiques

- Liu, Jiaguo, Juanjuan Wu et Yu Gong, « Maritime Supply Chain Resilience: From Concept to Practice », Computers & Industrial Engineering, vol. 186, 2023.

Publications de Think tanks et centres de recherche

- Hussain, Afaq et Nicholas Shafer, The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an Era of Geopolitical Uncertainty, Atlantic Council, 2025.
- Runde, Daniel F. et Sundar R. Ramanujam, Recovery with Resilience: Diversifying Supply Chains to Reduce Risk in the Global Economy, Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2020.

Sources audiovisuelles

- Policy Center for the New South, « حديث الثلاثاء: المنظومة المينائية في المغرب: بوابة نحو قيادة الاقتصاد الأزرق في أفريقيا », entretien avec Sanae El Amrani, animé par Redouan Najah, 20 mai 2026.

Sources institutionnelles et officielles

- Discours de Sa Majesté le Roi Mohammed VI à l'occasion du 48^e anniversaire de la Marche Verte, 6 novembre 2023, reproduit dans Discours et Messages de SM le Roi Mohammed VI (juillet 2023-juin 2024).
- Tanger Med Port Authority, Port Activity Report 2024, communiqué de presse, 22 janvier 2025.

Presse spécialisée

- Lloyd's List, « Erratic actions of Suez Canal pilots cited as major contribution to Ever Given grounding », 13 juillet 2023.

À PROPOS DE L'AUTEUR



MERYAM AMARIR

Meryam Amarir est Analyste junior au Policy Center for the New South,

Au PCNS, Meryam Amarir travaille sur les dynamiques politiques du bassin du Nil, avec un intérêt particulier pour l'Égypte et le Soudan, ainsi que sur l'influence de la région du Golfe arabo-persique en Afrique.

Meryam Amarir est titulaire d'un Master en droit public et relations internationales de la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales (FSJES) de l'Université Mohammed V de Rabat, ainsi que d'une Licence en droit public et sciences politiques de la FSJES de l'Université Chouaïb Doukkali.

Meryam Amarir maîtrise l'Amazigh, l'Arabe, le Français et l'Anglais.

À PROPOS DU POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH

Le Policy Center for the New South: Un bien public pour le renforcement des politiques publiques. 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.

Policy Center for the New South

Rabat Campus of 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

www.policycenter.ma

