

La COVID-19 et la ruée vers les corridors de transport commercial transméditerranéens : défis et opportunités

Michaël Tanchum¹

Introduction

La pandémie de COVID-19 a bouleversé la stratégie de mise en place de corridors de transport commercial entre l'Europe et l'Afrique dans le bassin méditerranéen. Avant le début de la pandémie, le système de l'Union européenne (UE) était déjà confronté à un défi stratégique urgent : élaborer une politique cohérente et efficace en Afrique du Nord afin de répondre aux rôles de plus en plus importants joués par la Chine, la Russie, la Turquie et les États arabes du Golfe dans le développement de la connectivité transméditerranéenne. L'impact économique important de la pandémie de COVID-19 pourrait amener ces acteurs à exercer une influence démesurée dans le remodelage de l'architecture économique de base et de la géopolitique de la connectivité transméditerranéenne en l'absence d'action européenne.

L'apparente reprise économique précoce de la Chine pourrait donner à Pékin un nouvel avantage de premier plan dans chacun des trois corridors de transport commercial transméditerranéens émergents : le corridor marocain entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe de l'Ouest, le corridor du Maghreb central ancré en Algérie et le corridor égyptien entre l'Afrique de l'Est et l'Europe de l'Est et centrale via la Méditerranée orientale. La rivalité existentielle entre la Turquie et les Émirats arabes unis (EAU) garantira que la Turquie, ainsi que son partenaire stratégique, le Qatar, et les EAU continueront à s'engager en Afrique du Nord. Les perspectives de croissance économique positives de l'Égypte laissent entrevoir la possibilité que les progrès réalisés dans la mise en place du corridor oriental dépassent suffisamment les autres corridors pour réorienter les flux commerciaux à partir de ces derniers. La manière et la mesure dans laquelle l'UE dirige le développement de la connectivité transméditerranéenne détermineront les paramètres de sa future influence géopolitique en Afrique du Nord et l'efficacité des efforts de l'UE pour développer un partenariat global avec l'Afrique dans son ensemble.

Facteurs clés de la connectivité transméditerranéenne dans la période post-COVID-19

¹ Professeur de relations internationales, Université de Navarre, Espagne. Maître de recherches, Institut autrichien pour la politique européenne et de sécurité (AIES).

Avant le début de la pandémie de COVID-19, le corridor marocain entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe de l'Ouest était le plus développé, tandis que le corridor entre l'Afrique de l'Est et la Méditerranée orientale et l'Europe de l'Est et centrale, basé en Égypte, était bien moins développé, bien qu'il présente un énorme potentiel économique. Le corridor central basé en Algérie était encore en cours de conception en raison d'une rivalité entre les acteurs internationaux pour la mise au point d'un corridor réussi.

Le succès du Maroc a démontré que les corridors commerciaux n'émergent que lorsque les grands investissements requis dans les infrastructures portuaires et ferroviaires sont associés à une base industrielle ancrée dans une chaîne de valeur manufacturière. Ces exigences reflètent plus généralement les deux besoins fondamentaux de la phase de croissance actuelle de l'Afrique : une connectivité commerciale accrue avec les marchés de consommation et une base industrielle manufacturière plus importante.

L'exemple marocain (ainsi que l'exemple algérien) montre également que si le système de l'Union européenne ne permet pas de collaborer efficacement avec les nations nord-africaines afin de répondre à ces exigences, les États membres de l'UE jouant un rôle de premier plan dans la connectivité transméditerranéenne s'associeront à des acteurs extérieurs au système de l'UE. En Égypte, les positions déjà profondément ancrées de la Chine, de la Russie et de plusieurs États arabes du Golfe montrent la nécessité d'une implication du système de l'UE pour garantir que l'Europe jouera un rôle dans la connectivité transméditerranéenne.

L'apparente reprise économique de la Chine après la pandémie de COVID-19 semble placer Pékin en première place pour renforcer son influence sur le développement de la connectivité transméditerranéenne. Selon les statistiques chinoises, les exportations mensuelles de la Chine en novembre 2020 ont augmenté de 21,1 % par rapport à l'année précédente (Deccan Herald, 2020). Les exportations chinoises de novembre 2020, d'un montant de 268 milliards de dollars, ont dépassé les prévisions des analystes internationaux et représentent le sixième mois consécutif de croissance des exportations. En revanche, le PIB corrigé des variations saisonnières a diminué de 12,1 % dans la zone euro au cours du deuxième trimestre 2020, les économies des principaux acteurs méditerranéens de l'UE, la France et l'Italie, ayant reculé respectivement de 19,0 % et de 17,3 % par rapport au même trimestre de l'année précédente (Eurostat, 2020).

Néanmoins, comme le montre cette étude, l'UE garde une marge de manœuvre importante pour influencer sur l'orientation de la connectivité transméditerranéenne, car l'avenir des investissements chinois est loin d'être certain dans la période post-COVID-19. Les deux plus grandes banques stratégiques chinoises, la China Development Bank et l'Export-Import Bank of China, ont réduit leurs prêts combinés en 2019 à seulement

4 milliards de dollars, contre 75 milliards de dollars en 2016, année record (Wheatly et Kynge, 2020). En définitive, la configuration des chaînes de valeur entre l’Afrique et l’Europe qui résultent des relations d’investissement entre les nations du Maghreb et leurs partenaires étrangers établira le cadre géopolitique de ces architectures commerciales transrégionales émergentes pour les années à venir.

Le corridor marocain entre l’Afrique de l’Ouest et l’Europe de l’Ouest dans l’ère post-COVID-19

Le succès du Maroc dans l’avancement de son corridor commercial entre l’Afrique de l’Ouest et l’Europe de l’Ouest découle des investissements considérables réalisés par Rabat et ses partenaires étrangers dans le développement simultané des infrastructures de transport du Maroc et de sa base industrielle, ancrant la connectivité commerciale transméditerranéenne émergente du Maroc dans les chaînes de valeur manufacturières. La construction par le Maroc de sa ligne ferroviaire à grande vitesse *al-Boraq*, le premier transport ferroviaire à grande vitesse d’Afrique, a donné au Maroc une position inégalée en tant que corridor commercial entre l’Afrique et l’Europe. Le premier segment de la ligne à grande vitesse, d’une longueur de 362 km et d’un coût de 2,3 milliards de dollars, a été construit par une coentreprise franco-marocaine. La ligne *Boraq* est reliée au nouveau port marocain ultramoderne Tanger Med, situé sur la côte méditerranéenne du pays, à 40 km à l’est de Tanger. Fin juin 2019, Tanger Med est devenu le plus grand port de la mer Méditerranée, dépassant les ports espagnols d’Algésiras et de Valence, avec une capacité totale en conteneurs de 9 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP). L’expansion de la capacité ayant coûté 1,5 milliard de dollars a été financée par des investissements chinois considérables (CMG, 2017), mais la Chine n’a jusqu’à présent pas réussi à capitaliser sur cet investissement, Pékin n’ayant pas réussi à établir une chaîne de production indépendante au Maroc (Tanchum, 2020c).

L’importance d’intégrer les investissements dans les infrastructures aux chaînes de production industrielle est illustrée par la réussite de l’industrie automobile marocaine, qui produit plus de 700 000 véhicules par an et sert de pièce maîtresse au corridor entre l’Afrique de l’Ouest et l’Europe de l’Ouest. En 2012, le groupe Renault a installé un deuxième site de production marocain à Tanger pour bénéficier de l’expansion du port Tanger Med et de la liaison ferroviaire avec celui-ci, ce qui lui a permis de produire un million de véhicules en cinq ans. Le troisième constructeur automobile européen envoie actuellement six trains de véhicules Renault par jour de son usine de Tanger au port Tanger Med pour expédition (Berrada, 2019). En juin 2019, le constructeur automobile français PSA, deuxième constructeur automobile européen, a ouvert un site de production à Kénitra, au nord de Rabat, en raison de la liaison ferroviaire à grande vitesse *Boraq* vers le port Tanger Med (Ennaji, 2019). Début 2019, les ventes du secteur automobile représentaient 27,6 % des exportations du Maroc (Groupe Société Générale, 2020).

La production actuelle de véhicules au Maroc, dirigée par les constructeurs français Renault et PSA, est soutenue par environ 200 fournisseurs internationaux qui exploitent leurs propres sites de production dans le pays, y compris des grandes entreprises dont le siège est en Allemagne, en France, en Italie, en Espagne et en Belgique. Certains fabricants chinois profitent de l'opportunité de la nouvelle usine de construction automobile du groupe PSA à Kénitra pour s'intégrer dans la chaîne de valeur européenne dirigée par la France, comme CITIC Dicastal, qui est en train de construire une usine d'une valeur de 400 millions de dollars à Kénitra, avec une capacité de production de 6 millions de pièces par an pour fournir des pièces au groupe PSA (Tanchum, 2020c).

Le Maroc poursuit l'extension de la ligne *Boraq* dans le cadre de son plan de création de 1 500 km de liaisons ferroviaires à grande vitesse supplémentaires, qui constituent déjà la pierre angulaire du transport terrestre d'une chaîne industrielle entre l'Afrique et l'Europe dirigée par la France. La plus grande priorité stratégique de Rabat est d'étendre une liaison ferroviaire à grande vitesse à Lagouira (La Güera), à l'extrême sud du Sahara occidental, que le Maroc considère comme ses provinces du Sud. Partant du port marocain de Tanger Med et longeant la côte atlantique jusqu'à la frontière mauritanienne, la ligne Tanger-Lagouira créera un corridor de transport commercial à grande vitesse entre les rives de la Méditerranée occidentale et la frontière de l'Afrique de l'Ouest.

La ligne ferroviaire à grande vitesse *Boraq*, en tant que coentreprise franco-marocaine, est emblématique du rôle de la France en tant que premier partenaire d'investissement étranger du Maroc, ainsi que de la nouvelle volonté de Paris d'être considérée comme un agent de changement positif pour le développement économique de l'Afrique. La France a financé 51 % du projet et le Maroc 27 %. Les 22 % restants du projet ont été financés par des fonds de développement des Émirats arabes unis (EAU), de l'Arabie saoudite et du Koweït (Moqana, 2018). Avec la France, les nations du CCG (en particulier les EAU) ont été des piliers de l'investissement étranger au Maroc. La ligne *Boraq* montre que les principaux partenaires de la France pour faciliter le développement d'infrastructures transformatrices au Maroc sont les Émirats arabes unis, l'Arabie saoudite et d'autres États du CCG. Les 27 États membres de l'UE sont collectivement les premiers partenaires commerciaux du Maroc et représentent 55 % du volume total du commerce bilatéral du Maroc en 2019. Néanmoins, les principaux partenaires de la France en matière d'engagement économique stratégique avec le Maroc sont Abu Dhabi et Riyad, et non Madrid, Rome ou même Berlin.

L'économie marocaine devrait reculer de 6,3 % (Banque mondiale, 2020), mais cette récession pourrait être plus importante en fonction de l'importance et de la durée de la récession de l'économie de l'UE. L'UE représente 58 % du marché d'exportation du Maroc et 70 % de son industrie touristique, mais aussi 59 % des investissements directs étrangers (IDE) du Maroc (Chtatou, 2020). La tentative de la Chine d'établir sa

propre chaîne industrielle au Maroc en créant une usine de fabrication de véhicules électriques est restée jusqu'à présent au point mort (Tanchum, 2020c). Pourtant, la création réussie d'une chaîne de fabrication de véhicules électriques modifierait considérablement la position de la Chine dans le corridor entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe de l'Ouest.

La France manque toujours de partenaires européens prêts à jouer un rôle stratégique dans le développement des infrastructures du Maroc. Le Maroc se prête parfaitement à la fabrication de véhicules électriques et à la production d'hydrogène, qui sont toutes deux des priorités de l'UE. En l'absence de coordination stratégique au Maroc entre la France et les autres membres de l'UE ou avec le système européen, le corridor marocain entre l'Afrique et l'Europe dépendra de plus en plus de la relation stratégique entre la France et ses partenaires du Golfe. Au lieu du cadre des « cinq partenariats » de l'UE pour le développement de l'Afrique, c'est la confluence des intérêts stratégiques entre Rabat, Paris, Abu Dhabi et Riyad qui fixera les conditions du corridor commercial marocain entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe de l'Ouest.

La COVID-19 et la concurrence pour un corridor du Maghreb central

Les efforts visant à développer un corridor entre l'Europe et l'Afrique à travers le Maghreb central s'articulent actuellement autour de la connectivité routière de l'Algérie au sein du réseaux de routes transafricaines, qui commence dans la capitale du pays, Alger. Le réseau de transport Turquie-Italie-Tunisie récemment formé, qui traverse le centre de la Méditerranée, créant un arc de connectivité commerciale du Maghreb à la mer Noire, est actuellement le principal aspirant à la formation d'un corridor entre l'Europe et l'Afrique via le Maghreb central qui utilise la connectivité de l'Algérie. Cependant, le principal défi posé au réseau Turquie-Italie-Tunisie est le projet de la Chine de construire *El Hamdania*, un port de transbordement à grande échelle à Cherchell.

La plateforme centrale du réseau Turquie-Italie-Tunisie est le port italien en eau profonde de Tarente, situé à l'extrémité sud de la péninsule italienne, au cœur stratégique de la mer Méditerranée. Géré par l'opérateur portuaire turc Yilport, le port de Tarente a commencé à desservir le réseau Turquie-Italie-Tunisie au début du mois de juillet 2020. Le tronçon Tarente-Tunisie du réseau constitue simultanément le maillon central d'un potentiel corridor de transport commercial entre l'Europe et l'Afrique, en reliant la côte nord-africaine aux principaux marchés et centres de production d'Italie, d'Allemagne et d'Europe du Nord via les systèmes ferroviaires à grande vitesse italiens et européens. Depuis le port tunisien de Bizerte, le corridor peut également être relié par autoroute à Alger, le terminal côtier méditerranéen de la route transsaharienne (route 2 du réseau de routes transafricaines (TAH)), ce qui pourrait prolonger le corridor entre l'Italie et la Tunisie vers le sud, en Afrique de l'Ouest, jusqu'à Lagos, au Nigeria.

Le réseau Turquie-Italie-Tunisie est une voie de transport multimodale dont le tronçon Europe-Afrique s'étend du nœud central du réseau à Tarente jusqu'à Malte, puis au port de Bizerte, en Tunisie. La liaison maritime Tarente-Malte est également soutenue par l'Union européenne en tant que liaison la plus au sud du « corridor Scandinavie-Méditerranée » de l'UE, l'un des neuf principaux corridors du réseau transeuropéen de transport, ou RTE-T, de la Commission européenne. Le corridor Scandinavie-Méditerranée du RTE-T est l'artère centrale de transport nord-sud de l'UE, une route qui traverse la péninsule scandinave, le Danemark, l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et Malte. Le tronçon Tarente-Malte du réseau Turquie-Italie-Tunisie ayant été précédemment désigné comme la liaison terminale sud du corridor Scandinavie-Méditerranée du RTE-T, la Turquie pourrait devenir l'opérateur de la plateforme centrale de ce qui pourrait devenir le corridor entre l'Europe et l'Afrique le plus prisé. En reliant le corridor Scandinavie-Méditerranée de l'UE à la route transsaharienne entre l'Algérie et le Nigéria, le tronçon Italie-Tunisie du réseau Turquie-Italie-Tunisie constitue potentiellement le lien vital pour la création d'un mégacorridor couvrant l'Europe et l'Afrique de la latitude 60°N à la latitude 6°N.

L'opérateur portuaire turc Yilport Holding a assemblé la connectivité transformatrice du réseau Turquie-Italie-Tunisie (Tanchum, 2020b). Le 30 juillet 2019, Yilport s'est engagé à investir un total de 400 millions d'euros pour la rénovation et l'extension du port de Tarente à 4 millions d'EVP d'ici 2028 (Louppova, 2018). CMA CGM, la quatrième société de transport de conteneurs au monde, dont le président de Yilport est actionnaire à 24 %, a commencé à desservir le port de Tarente le 10 juillet 2020. Le service TURMED de CMA CGM relie désormais Tarente et la Tunisie via le terminal Freeport de Malte au port de Marsaxlokk exploité par Yilport, détenu majoritairement et exploité par Yilport Holding. À peu près à égale distance de Tarente et de Tunis, le terminal maltais de Yilport constitue un important centre logistique pour le tronçon entre l'Afrique et l'Europe du corridor Turquie-Italie-Tunisie.

En mettant l'accent sur l'interconnexion énergétique entre l'Italie, la Tunisie et l'Algérie, l'Italie a littéralement jeté les bases de l'extension du corridor Turquie-Italie-Tunisie jusqu'en Algérie grâce à la participation des principales entreprises de construction italiennes, comme ITALCONSULT et Anas International, le mégaprojet algérien d'autoroute est-ouest traversant toute l'Algérie parallèlement à la côte du pays. Sans avoir couplé le développement des infrastructures de transport de l'Algérie avec des investissements dans la production industrielle locale liée à une chaîne de valeur manufacturière, le rôle de l'Italie dans la connectivité commerciale de l'Algérie reste loin d'être certain, car la présence militaire de la Turquie en Libye accroît le poids politique et économique d'Ankara dans les villes voisines de Tunis et d'Alger.

La Turquie a fait une forte percée en Algérie grâce à des investissements de 3,5 milliards de dollars, ce qui la classe parmi les principaux investisseurs étrangers du pays (Tanchum, 2020b). Un mois après l'intervention turque en Libye qui a changé la donne, le président turc Recep Tayyip Erdoğan s'est rendu en Algérie le 26 janvier 2020, où il a annoncé l'objectif de porter le commerce bilatéral entre la Turquie et l'Algérie à 5 milliards de dollars. Déclarant l'Algérie comme « l'un de nos partenaires stratégiques en Afrique du Nord », lors de sa visite de janvier 2020, M. Erdoğan a expliqué que « l'Algérie est l'une des plus importantes passerelles de la Turquie vers le Maghreb et l'Afrique » (Hürriyet Daily News, 2020). La position de l'Italie en Tunisie est mise à mal par les investissements considérables du partenaire stratégique de la Turquie, le Qatar, dont les investissements d'environ 3 milliards de dollars (Gulf Times, 2020) le classent au deuxième rang des investisseurs en Tunisie, derrière la France mais devant l'Italie et l'Allemagne (Tanchum, 2020b).

Si le partenariat Turquie-Qatar a gagné en influence économique et politique dans le Maghreb central, il n'a pas non plus obtenu une position dominante dans le développement du corridor entre l'Afrique centrale et l'Europe. Bizerte et les cinq autres ports tunisiens de taille moyenne n'offrent pas une économie d'échelle suffisante pour soutenir un corridor économique. Avec un recul prévu de 20 % de l'économie tunisienne en 2020 (Asala, 2020), on ne sait toujours pas quand la construction du port en eau profonde proposé par la Tunisie à Enfidha commencera. En l'absence d'un port moderne en eau profonde, le réseau Turquie-Italie-Tunisie pourrait devenir un sous-système de l'architecture de l'initiative chinoise « la Ceinture et la Route » (ICR).

L'incorporation du réseau Turquie-Italie-Tunisie dans un corridor central orienté ICR pourrait se faire avec la construction par la Chine du port El Hamdania dans la municipalité algérienne de Cherchell. Après le succès de la société chinoise CITIC Construction dans la construction de la majeure partie de l'autoroute est-ouest de l'Algérie, Alger a conclu en 2016 un accord avec la China State Construction Engineering Corporation et la China Harbor Engineering Company pour construire El Hamdania, un port de transbordement massif situé à environ 60 km à l'ouest d'Alger (Bonface, 2016). Avec une capacité de 6,5 millions de conteneurs EVP, El Hamdania pourrait servir de plateforme centrale d'un corridor entre l'Afrique et l'Europe relié au port de Tarente.

En juillet 2019, le gouvernement algérien a ratifié et confirmé par décret présidentiel son mémorandum d'entente de septembre 2018 avec la Chine, dans lequel l'Algérie a accepté de participer au programme ICR de Pékin (Xinhua, 2019b). Ralentie mais pas découragée par la pandémie de COVID-19, ni par l'évolution de l'environnement politique de l'Algérie, l'Agence chinoise de coopération internationale pour le développement a signé, le 11 octobre 2020, un accord de coopération économique et technique avec

Alger dans le but d'approfondir la participation de l'Algérie à l'ICR (APS, 2020). Néanmoins, la construction d'El Hamdania, dont le coût est actuellement estimé à 6 milliards de dollars (Agenzia Nova 2020), nécessitera sept années de travaux. La question de savoir si et quand El Hamdania sera effectivement achevée reste en suspens, étant donné que l'économie algérienne devrait reculer de 5,5 % en 2020 (FMI, 2020), ce qui entraînera une réduction de 50 % des investissements prévus par la compagnie énergétique publique Sonatrach (Reuters, 2020b).

Alors qu'une reprise suffisamment forte des prix de l'énergie pourrait pousser la croissance économique positive de l'Algérie en 2021, Alger aurait besoin que le prix du baril de pétrole soit fixé à 157,2 dollars pour équilibrer son budget. Malgré l'épuisement de ses réserves de change, l'Algérie a jusqu'à présent été réticente à demander l'aide du Fonds monétaire international (M'vida, 2020), ce qui renforce sa dépendance à l'égard de la Chine, de la Russie et de la Turquie.

L'avancée du corridor oriental après la pandémie de COVID-19 : l'Égypte et le corridor entre l'Afrique de l'Est, la Méditerranée orientale et l'Europe de l'Est/centrale

Avec environ 103 millions d'habitants, l'Égypte est la plus peuplée de toutes les nations méditerranéennes et la troisième d'Afrique. L'Égypte est en passe de devenir la plateforme centrale d'un corridor de transport commercial entre l'Afrique de l'Est et la Méditerranée orientale, relié au continent européen par l'immense port de transbordement du Pirée, en Grèce, géré par la Chine. L'opérateur portuaire du Pirée, China Ocean Shipping Company (COSCO), fournit un service ferroviaire de fret à travers les Balkans et l'Europe centrale pour atteindre l'Autriche, la République tchèque, l'Allemagne et la Pologne, étendant ainsi le corridor de l'Afrique de l'Est à la Méditerranée orientale vers les principaux marchés et centres de production d'Europe de l'Est et centrale.

L'Égypte s'est engagée dans un programme visant à augmenter la capacité totale en conteneurs de ses ports méditerranéens afin de s'associer au Pirée en tant que plateformes de transbordement dominantes dans le bassin méditerranéen. La Chine occupe une position dominante dans l'exploitation des ports méditerranéens égyptiens et dans l'augmentation de leur capacité. La majorité du commerce extérieur égyptien est traitée par le port d'Alexandrie et son port auxiliaire d'El Dekheila, dont la capacité combinée en conteneurs est de 1,5 million d'EVP. Le port est géré par la société Hutchison Port Holdings, basée à Hong Kong, en tant que coentreprise entre Hutchison, l'autorité portuaire d'Alexandrie et Saudi Al Blagha Holdings (Mooney, 2016). Hutchison développe également un port de 2 millions d'EVP sur la péninsule voisine d'Abu Qir, qui

entrera en service en 2022 (Egypt Today, 2019). Le terminal à conteneurs du canal de Suez (SCCT) de 5,4 millions d'EVP à Port-Saïd est détenu par APM (55 %) et COSCO (20 %), les 25 % restants étant répartis entre l'Autorité du canal de Suez, la Banque nationale d'Égypte et des participants égyptiens du secteur privé. Le SCCT dessert l'ensemble du mégaprojet de la zone économique du canal de Suez, dont la Chine est le principal investisseur (Xinhua, 2019b).

Le corridor commercial émergent entre l'Afrique de l'Est et la Méditerranée orientale centré sur l'Égypte est un corridor multimodal dont le tronçon africain reposera principalement sur la connectivité ferroviaire, Le Caire ayant donné la priorité au transfert de son transport commercial de la route au chemin de fer (Dornier, 2019). L'Égypte crée une connectivité ferroviaire avec le Soudan qui pourrait forger un nouveau corridor ferroviaire nord-sud avec les pays du Nil Blanc avec lesquels l'Égypte est plus étroitement associée, s'étendant vers le sud jusqu'à la Tanzanie, partenaire de l'Égypte, et les autres pays d'Afrique de l'Est du bassin élargi du lac Victoria. Cette évolution a été facilitée par le réchauffement des relations entre l'Égypte et le nouveau gouvernement soudanais après l'éviction, en avril 2019, de l'ancien homme fort du Soudan, Omar el-Béchir, et par le soutien de plusieurs milliards de dollars apporté au nouveau gouvernement soudanais par les proches partenaires stratégiques de l'Égypte que sont les Émirats arabes unis et l'Arabie saoudite (Abdelaziz, 2019).

Le 25 octobre 2020, l'Égypte et le Soudan ont signé un nouvel accord de connectivité des transports qui permettra de créer des liaisons ferroviaires modernes entre l'Égypte et le Soudan (Egypt Today, 2020). La première liaison ferroviaire du projet sera construite grâce à un financement du Fonds koweïtien pour le développement économique et ira de la ville d'Assouan, au sud de l'Égypte, à la ville frontalière soudanaise de Wadi Halfa, qui est actuellement le terminus nord de la ligne ferroviaire du Soudan depuis Khartoum, la capitale du pays. Si l'on ajoute à cela la modernisation et l'achèvement éventuels des liaisons ferroviaires du Soudan du Sud entre ses frontières avec le Soudan et l'Ouganda, l'Égypte dirigera un corridor ferroviaire qui reliera les économies en plein essor de l'Afrique de l'Est à la côte méditerranéenne orientale. Grâce à la connectivité maritime entre les ports égyptiens et le Pirée, l'Égypte deviendra la plateforme multimodale centrale d'un corridor commercial s'étendant de l'Afrique de l'Est à l'Europe de l'Est centrale via la Méditerranée orientale.

La construction par la Chine d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre le port égyptien de Sokhna, sur la mer Rouge, et son port méditerranéen d'Alexandrie accélérera le développement du transport ferroviaire en tant que principale composante terrestre d'un corridor entre l'Afrique de l'Est et la Méditerranée orientale. L'appel d'offres de 9 milliards de dollars a été attribué en septembre 2020 à un consortium sino-égyptien dirigé par la China Civil Engineering Construction Corporation (Egypt Independent, 2020). Bien

que des entreprises européennes telles que Thales et Siemens aient participé à la modernisation du système ferroviaire égyptien, la Chine joue le rôle le plus important dans la connectivité des transports en Égypte.

Pourtant, cette dernière n'a toujours pas développé de base de production en Égypte, ancrée dans des chaînes de valeur manufacturières qui lui permettraient de dominer le paysage commercial du pays, malgré sa participation à la zone économique spéciale créée dans le cadre de la stratégie de développement durable du Caire : Vision 2030. L'Europe peut encore jouer un rôle stratégique de premier plan dans le développement du corridor entre l'Afrique de l'Est et la Méditerranée orientale en incitant les entreprises européennes à ouvrir des usines dans des secteurs clés en Égypte. Disposant déjà d'une capacité de production d'électricité excédentaire de plus de 10 GW, l'Égypte est l'une des nations méditerranéennes les mieux adaptées à la production d'hydrogène. Le projet ambitieux du Caire de 61 GW de capacité installée à partir de ressources énergétiques renouvelables (32 GW d'énergie solaire photovoltaïque, 12 GW d'énergie solaire concentrée et 18 GW d'énergie éolienne) (Tanchum, 2020a) pourrait faire de l'Égypte l'un des principaux producteurs d'hydrogène vert au monde.

Malgré la pandémie de COVID-19, le ministère égyptien des Finances prévoit que l'économie égyptienne connaîtra une croissance de 3,3 % au cours de l'exercice 2020-21 (Reuters, 2020a). L'accord de juin 2020 entre l'Égypte et le FMI sur un accord de confirmation de 5,2 milliards de dollars pour compenser l'impact économique négatif de la COVID-19 contribuera à maintenir la dynamique du secteur énergétique égyptien. En outre, l'accord entre l'Égypte et le FMI a été renforcé par un prêt ultérieur de 2 milliards de dollars coordonné par les prêteurs Emirates NBD Capital et First Abu Dhabi Bank basés aux Émirats arabes unis (CGTN Africa, 2020). L'importante main-d'œuvre et le marché de consommation de l'Égypte, ainsi que ses abondantes ressources énergétiques, pourraient faire du corridor oriental l'investissement le plus intéressant parmi les trois corridors transméditerranéens dans la période suivant immédiatement la pandémie de COVID-19.

Conclusions

Les principaux partenaires étrangers de l'Afrique du Nord en matière de connectivité commerciale transméditerranéenne seront les pays qui investissent dans des infrastructures directement liées aux chaînes de valeur manufacturières entre l'Afrique et l'Europe. Le 9 mars 2020, la Commission européenne et le Haut Représentant de l'Union ont publié une proposition conjointe pour « une nouvelle stratégie globale de l'UE avec l'Afrique », basée sur un programme de « cinq partenariats » pour 1) la transition écologique et l'accès à l'énergie ; 2) la transformation numérique ; 3) la croissance et les emplois durables ; 4) la paix et la gouvernance ; et 5) la migration et la mobilité. Pour que l'Union européenne réalise son ambition de partenariat avec l'Afrique sur la base du cadre des cinq partenariats, le système de l'UE doit matérialiser

son approche fondée sur les valeurs par des investissements européens dans la connectivité transméditerranéenne qui créent une fabrication locale participant aux chaînes de valeur européennes. En l'absence d'une politique cohérente du système de l'Union européenne visant à inciter les États membres de l'UE et les entreprises européennes à coopérer pour établir des partenariats efficaces avec les nations d'Afrique du Nord, les principaux États membres de l'UE s'associeront à des acteurs extérieurs à l'Union pour créer des corridors entre l'Afrique et l'Europe. Tout espace laissé par l'Union européenne dans le développement de la connectivité transméditerranéenne sera occupé par la Chine, la Russie, la Turquie et les États du CCG.

Le système de l'UE devrait encourager une coordination plus étroite entre les États membres et les entreprises européennes afin de réaliser des investissements à une échelle stratégiquement significative dans la connectivité des transports et dans les sites de production qui utiliseront cette connectivité commerciale dans les chaînes de valeur manufacturières européennes. Alors que les valeurs de l'UE, qui se manifestent souvent par des systèmes de réglementation, sont considérées par l'Union comme l'une de ses principales contributions, elles seront plus facilement acceptées si elles sont adoptées par les entreprises européennes qui exploitent des sites de production manufacturière en Afrique du Nord.

La fabrication automatisée est l'un des secteurs de croissance clés pour l'Afrique du Nord et la connectivité transméditerranéenne. L'UE devrait promouvoir la transition écologique en incitant les constructeurs européens de véhicules électriques à ouvrir des sites de production au Maroc, en Algérie ou en Égypte pour employer des Nord-Africains. Les pays d'Afrique du Nord développent leur capacité de production d'électricité à partir de ressources renouvelables, ainsi que leurs infrastructures de stockage et de transport de gaz naturel liquéfié. L'UE devrait prendre l'initiative de développer le potentiel des nouvelles géographies transméditerranéennes de l'hydrogène en encourageant les coentreprises euro-africaines dans le domaine de la production d'hydrogène à partir de ressources énergétiques renouvelables et des infrastructures de stockage et de transport de l'hydrogène.

L'absence de partenariats de l'UE avec les nations d'Afrique du Nord à une échelle stratégiquement significative aura probablement pour conséquence une connectivité transméditerranéenne qui ne représente pas les valeurs européennes et ne sert pas les intérêts de l'Europe. L'Union européenne pourra agir immédiatement après la pandémie de COVID-19. La mise en œuvre d'un partenariat solide entre l'Union européenne et l'Afrique du Nord qui produit des chaînes de valeur entre l'Afrique et l'Europe aboutira à des architectures transrégionales de connectivité commerciale basées sur les valeurs du cadre des cinq partenariats qui fonctionneront pendant plusieurs générations après la pandémie.

Références

Abdelaziz, K. (21 avril 2019). Saudi Arabia, UAE to send \$3 billion in aid to Sudan. *Reuters*. Disponible à l'adresse <https://www.reuters.com/article/us-sudan-protests/saudi-arabia-uae-to-send-3-billion-in-aid-to-sudan-idUSKCN1RX0DG>

Agenzia Nova (10 octobre 2020). Infrastrutture: Tanchum (Aies) a "Nova", porto di Hamdania progetto win-win per Algeria e Cina. *Agenzia Nova*. Disponible à l'adresse <https://www.agenzianova.com/a/5f7d82ada87644.05066204/3131170/2020-10-07/infrastrutture-tanchum-aies-a-nova-porto-di-hamdania-progetto-win-win-per-algeria-e-cina/linked>

APS (2020). Algeria, China ink economic and technical cooperation agreement. *APS*. Disponible à l'adresse <http://www.aps.dz/en/economy/36083-algeria-china-inks-economic-and-technical-cooperation-agreement>

Asala, K. (2020). Tunisia's economic crisis amidst the COVID-19 pandemic. *Africa News*. Disponible à l'adresse <https://www.africanews.com/2020/10/10/tunisia-s-economic-crisis-amidst-the-covid-19-pandemic/>

Berrada, E. (7 août 2019). Morocco now has the largest capacity for shipping containers in the Mediterranean. *The Africa Report*. Disponible à l'adresse <https://www.theafricareport.com/16021/tanger-meds-rachid-houari-says-morocco-offers-the-largest-capacity-for-shipping-containers-in-the-mediterranean/>

Bonface (5 avril 2016). China to construct mega sea port in Algeria. *Construction Review*. Disponible à l'adresse <https://constructionreviewonline.com/2016/01/china-construct-mega-sea-port-algeria/#:~:text=Algeria's%20Transport%20Ministry%2C%20China%20State,center%20transshipment%20port%20of%20Cherchell.>

CGTN Africa (31 août 2020). Egypt signs \$2 billion loan with regional international banks. *CGTN Africa*. Disponible à l'adresse <https://africa.cgtn.com/2020/08/31/egypt-signs-2-billion-loan-with-regional-international-banks/>

Chatou, M. (23 avril 2020). Coronavirus in Morocco: economic and social implications. *The Washington Institute for Near East Policy*. Disponible à l'adresse

<https://www.washingtoninstitute.org/fikraforum/view/Coronavirus-Morocco-Economic-Social-impact-COVID19>

CMG (5 mai 2017). Chairman Li Jianhong Visits TANGER. *China Merchants Group*. Disponible à l'adresse https://www.cmhk.com/home/a/2017/h07/a34075_34173.shtml?1

Deccan Herald. (7 décembre 2020). China exports surge by forecast-beating 21.1% in November. *Deccan Herald*. Disponible à l'adresse <https://www.deccanherald.com/business/business-news/china-exports-surge-by-forecast-beating-211-in-november-924440.html>

Dornier (2019). Business Line Mobility advising Egyptian National Railways. *Dornier Consulting*. Disponible à l'adresse <https://www.dornier-consulting.com/en/business-line-mobility-advising-egyptian-national-railways/>

Ennaji, K. (20 juin 2019). PSA Kenitra Plant Officially Opens. *Morocco World News*. <https://www.morocoworldnews.com/2019/06/276284/psa-kenitra-plant-officially/>

Egypt Independent (5 septembre 2020). Egyptian-Chinese consortium wins bid to construct Egypt's first electric high-speed rail. *Egypt Independent*, Disponible à l'adresse <https://egyptindependent.com/egyptian-chinese-consortium-wins-bid-to-construct-egypts-first-electric-high-speed-rail/>

Egypt Today (25 octobre 2020). Egypt, Sudan sign railway cooperation document. *Egypt Today*. Disponible à l'adresse <https://www.egypttoday.com/Article/3/93495/Egypt-Sudan-sign-railway-cooperation-document>

Egypt Today (7 août 2020). Sisi witnesses signing of MoU in Abu Qir Port. *Egypt Today*. Disponible à l'adresse <https://www.egypttoday.com/Article/1/73665/Sisi-witnesses-signing-of-MoU-in-Abu-Qir-Port>

Eurostat (14 août 2020). GDP down by 12.1% in the euro area and by 11.9% in the EU. *Eurostat*. Disponible à l'adresse <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/10545332/2-14082020-AP-EN.pdf/7f30c3cf-b2c9-98ad-3451-17fed0230b57#:~:text=In%20the%20second%20quarter%20of,office%20of%20the%20European%20Union.>

Groupe Société Générale (2020). Country risk of Morocco: International Trade. *Société Générale*. Disponible à l'adresse <https://import-export.societegenerale.fr/en/country/morocco/trade-country-risk>

Gulf Times (25 février 2020). Amir's visit confirms Tunisia's distinguished ties with Qatar. *Gulf Times*. Disponible à l'adresse <https://m.gulf-times.com/story/656843/Amir-s-visit-confirms-Tunisia-s-distinguished-ties-with-Qatar>

Hürriyet Daily News (27 janvier 2020). Turkey, Algeria aim for \$5 billion trade. *Hürriyet Daily News*. Disponible à l'adresse <https://www.hurriyetdailynews.com/turkey-algeria-aim-for-5-billion-trade-151454>
FMI (2020). Algeria. *Fonds monétaire international*. Disponible à l'adresse <https://www.imf.org/en/Countries/DZA>

Louppova, J. (6 août 2018). Yilport on the way to Italy. *Port Today*. Disponible à l'adresse <https://port.today/yilport-develop-taranto-container-terminal/>

M'vida, A. (22 octobre 2020). Algeria: Abdelmadjid Tebboune son forced to call on IMF? *The Africa Report*. Disponible à l'adresse <https://www.theafricareport.com/47078/algeria-abdelmadjid-tebboune-soon-forced-to-call-on-imf/>

Mooney, T. (9 mars 2016). Hutchison buys stake in Egypt terminal operator. *JOC*. Disponible à l'adresse https://www.joc.com/port-news/terminal-operators/hutchison-port-holdings/hph-buys-stake-egypt-terminal-operator_20160309.html

Moqana, L. (16 novembre 2018). Moroccan King, French President Inaugurate Al Boraq High Speed Train. *Asharq Al-Awsat*. Disponible à l'adresse <https://english.aawsat.com/home/article/1465551/moroccan-king-french-president-inaugurate-al-boraq-high-speed-train>

Porter, J. (2019). The Interview: Robert Yildirim. *Lloyd's List*. Disponible à l'adresse <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LL1127615/The-Interview-Robert-Yildirim>

Reuters (9 novembre 2020a). UPDATE 2-Egypt expects 3.3% economic growth in 2020/21 fiscal year. *Reuters*. Disponible à l'adresse <https://uk.reuters.com/article/egypt-economy/update-2-egypt-expects-3-3-economic-growth-in-2020-21-fiscal-year-idUKL8N2HV7I0>

Reuters (22 mars 2020b). Algeria to cut spending and energy investment, delay projects. *Reuters*. Disponible à l'adresse <https://www.reuters.com/article/us-algeria-economy-idUSKBN21911C>

Tanchum (2020a). Egypt's Prospects as an Energy Export Hub across Three Continents. *Istituto Per Gli Studi Di Politica Internazionale (ISPI)*. <https://www.ispionline.it/en/pubblicazione/egypts-prospects-energy-export-hub-across-three-continents-27408>

Tanchum (2020b). Italy and Turkey's Europe-to-Africa Commercial Corridor: Rome and Ankara's Geopolitical Symbiosis Is Creating a New Mediterranean Strategic Paradigm. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik (AIES)*. <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Tanchum (2020c). Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor: Gatekeeper of an emerging trans-regional strategic architecture. *Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik (AIES)*. <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

Wheatley, J. et Kynge, J. (2020). China curtails overseas lending in face of geopolitical backlash. *Financial Times*. Disponible à l'adresse <https://www.ft.com/content/1cb3e33b-e2c2-4743-ae41-d3ffffa4259>

Banque mondiale (1^{er} octobre 2020). La Banque mondiale au Maroc - Présentation. *Banque mondiale*. Disponible à l'adresse <https://www.worldbank.org/en/country/morocco/overview#1>

Xinhua (18 novembre 2019a). Spotlight: China, Egypt join hands to write new chapter of Suez Canal development. *Xinhua*. Disponible à l'adresse http://www.xinhuanet.com/english/2019-11/18/c_138563688.htm

Xinhua (10 juillet 2019b). Algeria ratifies BRI agreement with China. *Xinhua*. Disponible à l'adresse http://www.xinhuanet.com/english/2019-07/10/c_138212879.htm

