

# **La crise sanitaire redistribue les cartes de la géopolitique dans les secteurs du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale :**

## **Cas du secteur maritime**

**Oumnia Boutaleb<sup>1</sup>**

De tous temps, le transport s'est hissé comme un secteur prépondérant dans le fonctionnement de l'économie mondiale. A l'ère moderne, marquée par une interdépendance et une interpénétration des Etats, des économies et du commerce mondial et régional, les secteurs du transport et de la logistique revêtent une place d'autant plus importante. Ils sont de ce fait les moteurs du développement et de l'intégration régionale. C'est d'autant plus vrai dans les pays de la région méditerranéenne qui ont connu une véritable révolution lors des deux dernières décennies en ce qui concerne l'évolution de leurs infrastructures et des moyens de transport. Ces derniers participent grandement à la facilitation de la mobilité des personnes et des marchandises et au développement du commerce international. De ce fait, de meilleures politiques de transport ainsi qu'un renforcement des infrastructures de transport et logistiques, soient-elles aériennes, portuaires, routières ou ferroviaires, s'affirment comme nécessaires au développement économique des pays du bassin méditerranéen en interne, au niveau de la région mais également à l'international. De plus, des infrastructures solides et modernes sont essentielles pour encourager la croissance des pays méditerranéens, leur développement économique et social, ainsi que leur compétitivité sur le marché international. De la même façon, un secteur de transport efficace ne pourrait que favoriser le développement de l'ensemble des secteurs économiques à travers une création d'emplois plus conséquente, une plus grande attractivité d'investissements étrangers et une cohésion sociale des populations du pourtour méditerranéen.

L'actuelle crise sanitaire, au-delà d'avoir mis les systèmes sanitaires mondiaux à rude épreuve, a redéfini la géopolitique mondiale. Les grands réseaux de transport doivent être réadaptés et ajustés aux évolutions géopolitiques et aux nouvelles dynamiques mondiales. La relation entre politique et transport s'impose donc comme essentielle dans le monde contemporain. Il existe d'ailleurs un lien étroit entre les dynamiques géopolitiques et les grands réseaux de transport.

C'est justement le cas du transport maritime et des infrastructures portuaires qui ont été mis sous pression lors de la crise de la Covid-19. La mer Méditerranée représente une route commerciale et maritime primordiale puisqu'elle dessert de nombreux marchés, qu'ils soient régionaux ou internationaux. Cette dernière, dotée de près de 87 ports aux spécificités et activités diverses, a révélé la vulnérabilité de ses activités, de ses installations ainsi que leur manque d'efficacité et de connectivité. Il est donc apparu clairement que le secteur maritime ainsi que l'activité portuaire ont été impactés par les nouvelles dynamiques internationales et qu'il est donc nécessaire pour ces derniers de renforcer leur résilience et leur compétitivité sur le marché international.

---

<sup>1</sup> Assistante de recherche en Relations internationales, Policy Center for the New South (PCNS)

## **Avec la crise de la Covid-19, les secteurs du transport et de la logistique opèrent une réadaptation en Méditerranée occidentale**

Les secteurs des transports et de la logistique ont sans conteste été parmi les plus durement et directement touchés par la crise que ce soit en Méditerranée ou ailleurs. Avec l'arrêt quasi-total des liaisons aériennes, la réduction des activités maritimes, ainsi que la baisse drastique des trafics ferroviaire et routier, les deux secteurs ont énormément souffert, impactant de ce fait l'ensemble des économies de la région. Cependant, malgré les grandes difficultés auxquelles ont été confrontés les pays de la Méditerranée occidentale, ces derniers ont pris un certain nombre de mesures pour parer à l'impact du virus et tenter de relancer les deux secteurs.

Si elle a eu un impact dévastateur pour le secteur aérien et celui des transports urbains, la crise sanitaire n'a pas entièrement eu raison du trafic maritime et de l'activité des ports en Méditerranée (AVITEM, 2020). Bien au contraire, la situation a permis aux acteurs maritimes de réfléchir dans l'urgence à l'activité et la connectivité des ports méditerranéens et de l'activité maritime. En effet, cette dernière s'est maintenue alors même que l'ensemble des autres moyens de transport ont vu leur activité cesser ou du moins baisser drastiquement et les ports urbains ont émergé comme de nouveaux lieux de stabilité commerciale. Cela s'explique entre autres par la nécessité de poursuivre l'approvisionnement des pays en matières premières ainsi qu'en produits alimentaires, les chaînes de valeur étant dispersées sur plusieurs continents, faisant souvent l'état de dépendances vis-à-vis d'une destination. Plus encore, le fret maritime a même dû assurer le vide laissé par le transport par voie aérienne pour permettre l'acheminement de la marchandise même si le transport maritime mondial représente 80% du commerce mondial. Plusieurs ports ont d'ailleurs fait preuve d'innovation pour maintenir le niveau d'activité comme c'est par exemple le cas de celui de Barcelone qui a diversifié son activité portuaire. Ce dernier a mis en place une nouvelle ligne, assurée par l'entreprise allemande JSV Logistics, reliant l'Espagne à deux ports turcs à Gebze et Ambarli. En plus de réduire les délais de livraison à l'import et l'export, cette dernière devrait permettre le développement des relations commerciales avec la Turquie.

Créée très récemment en juillet 2020, la compagnie de fret maritime Anarres Shipping, basée à Chypre, a lancé en août une nouvelle ligne maritime reliant trois pays de la Méditerranée occidentale à savoir la France, à travers son port de Sète, la Tunisie à Sousse ainsi que l'Italie à partir de Marina Di Carrara. Cette initiative entend rapprocher ces pays en dynamisant l'activité dans les ports non prioritaires de la région méditerranéenne dans une perspective de rapprochement et d'intégration économique. Les effets de la crise sanitaire ont mis en évidence la nécessité de rapprocher les chaînes d'approvisionnement. Plusieurs régions à l'instar de l'Afrique ou de la Méditerranée, qui devaient auparavant s'approvisionner en Asie ou sur le continent américain, ont été lourdement touchées par la crise lorsque les moyens de transports traditionnels se sont retrouvés figés. De ce fait, plusieurs usines sont aujourd'hui en train de se délocaliser de pays asiatiques vers des pays d'Afrique du Nord. En Tunisie par exemple, plusieurs usines sont en pleine construction (Khdimallah, 2020).

En France, où les compagnies de fret maritime se sont retrouvées en difficulté face aux effets de la crise, le premier ministre a annoncé la mise à disposition de 35 millions d'euros (Descamps, 2020) dans le cadre d'un plan de sauvetage gouvernemental afin de veiller à préserver les employés du secteur ainsi que d'assurer la compétitivité française. Cette somme vient s'ajouter à des prêts d'une valeur de 115 milliards d'euros, récemment accordés à ces dernières (Le Figaro, 2020).

Le Grand Port Maritime de Marseille a subi de plein fouet l'impact du ralentissement de l'activité maritime depuis le mois de février 2020. Bien que ce dernier ait enregistré une baisse de 15% de son trafic maritime, et ce seulement au premier trimestre de l'année (trafic de 33,6 millions de tonnes contre 39,5 à la même période l'année précédente), et que c'est une baisse de 20% du chiffre d'affaire qui est attendue à la fin de l'année, l'investissement de 57 millions d'euros prévu a été maintenu et 6,5 millions ont été ajoutés pour encourager la relance de l'activité portuaire et de ce fait l'activité commerciale (Dubessy, 2021c). La crise sanitaire au Maghreb impacte les résultats du port de Marseille). De plus, tous les chantiers initialement prévus ont également repris comme c'est le cas du nouveau terminal international au Cap Janet (Econostrum. 2020). Ce dernier permettra de relier la France à ses voisins maghrébins. Cette stratégie de maintien des investissements a permis un rebond de l'activité, même si celle-ci demeure fragile. Des mesures incitatives comme par exemple la réduction des droits de port ou encore la signature d'un pacte d'engagement de réponse aux crises rassemblant la communauté portuaire ont encouragé la reprise de l'activité maritime globale.

Ces brefs exemples, bien qu'ils ne soient pas exhaustifs, ont tout de même le mérite de mettre en lumière un élément essentiel. Si auparavant les ports méditerranéens œuvraient singulièrement et en rangs dispersés, favorisant des pays particuliers pour leur activité commerciale, la crise sanitaire leur a démontré la nécessité de promouvoir une meilleure coopération régionale et de rapprocher les chaînes d'approvisionnement. De plus, le transport maritime ainsi que l'activité portuaire semblent prendre le dessus sur les autres moyens de transport d'autant plus au moment où la crise de la Covid-19 a mis en exergue leur résilience.

## **Comment la Méditerranée s'est transformée en arène géopolitique et stratégique pour la confrontation dans le secteur maritime ?**

### **Cas du port de Beyrouth, représentatif des enjeux géopolitiques en Méditerranée orientale**

Alors que les entreprises chinoises exercent leur influence dans plusieurs ports de la région leur donnant ainsi accès aux marchés du Moyen-Orient et leur ouvrant une porte sur l'Afrique, comme c'est le cas du port d'Alexandrie ou encore de celui de Haïfa en Israël, la récente explosion du port de Beyrouth a attisé l'intérêt chinois. La reprise de la gestion de ce port a mis à découvert un véritable bras de fer géopolitique entre puissances régionales et internationales. Pour la Chine, un point d'ancrage dans le port libanais permettrait d'assurer une route maritime vers les pays arabes tout en contournant les obstacles rencontrés dans d'autres ports de la région en raison de considérations politiques internes. Cependant, le Liban, traditionnellement proche de l'Occident,

se refuserait probablement à autoriser une telle emprise chinoise sur son territoire, malgré l'ouverture du Hezbollah à cette éventualité. Ce dernier ne dissimule en rien son désir de réorienter le pays vers l'Est, en renforçant les liens avec la Chine et l'Iran, d'autant plus que les Etats-Unis ont tiré la sonnette d'alarme sur les investissements chinois dans la région. Cependant, une reconstruction du port par la France, allié traditionnel du Liban, serait plus envisageable et moins critiquée par les Etats-Unis. Les Français ont d'ailleurs exprimé leur intérêt pour le port libanais et ont multiplié les actions politiques, sociales et militaires au lendemain de l'explosion venue frapper ce pays déjà très affaibli par la crise sanitaire, consolidant ainsi leur influence libanaise. En attendant, Pékin a déplacé son activité commerciale vers le port libyen de Tripoli. Dans sa recherche d'influence en Méditerranée orientale, la Turquie perçoit le port libanais comme un point de présence essentiel. Cette dernière souhaiterait élargir sa présence à travers Beyrouth. Néanmoins, au vu de la relation franco-libanaise et des réticences de Paris à une expansion de l'influence d'Ankara dans la région, à qui elle reproche déjà son intervention dans le conflit libyen, une reconstruction du port par la Turquie demeure peu probable. D'ailleurs, les Emirats arabes unis, dont la convoitise méditerranéenne les a menés à s'intéresser au port de Beyrouth, partagent les craintes françaises en ce qui concerne la Turquie. Les Emiratis ont de ce fait apporté une aide humanitaire au Liban à travers leur société Dubai Ports World qu'ils utilisent bien souvent comme levier géopolitique. Les récentes tensions entre les pays, ainsi que les rapprochements s'étant opérés ailleurs, se sont transposées dans la région méditerranéenne orientale. Un alignement entre Abu Dhabi et Paris sur la question portuaire ne serait donc pas surprenant.

### **Le transport maritime et installations portuaires, nouveaux enjeux stratégiques d'affrontements géopolitiques en Méditerranée occidentale**

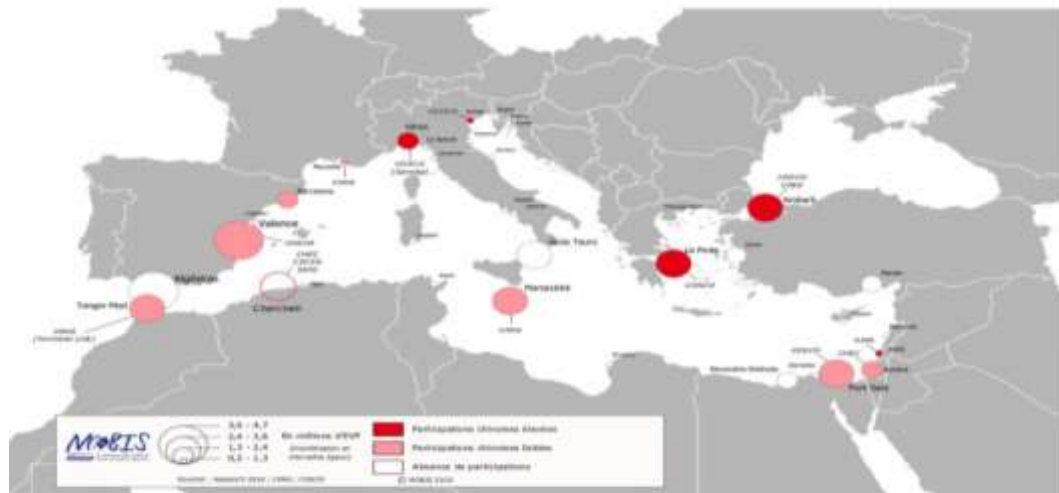
La faiblesse des pays de la rive Sud de la Méditerranée occidentale ouvre la voie aux convoitises régionales et internationales. Avec une Libye faible, une Tunisie au futur interne incertain, un refroidissement de la relation entre l'Algérie et le Maroc, le Maghreb se retrouve affaibli. Les ambitions qualifiées de néo-ottomanes de la Turquie ainsi que son désir de se hisser au rang de véritable puissance régionale poussent le pays à multiplier les initiatives en Méditerranée. Son intervention en Libye, qu'elle considère comme un verrou sur le Maghreb et par extension sur l'Afrique subsaharienne, ~~au même titre que la Syrie est un verrou vers le Moyen-Orient,~~ justifie son intérêt pour le pays.

Par ailleurs, les nouvelles dynamiques géopolitiques mondiales peuvent être observées, en ce qui concerne les secteurs du transport et de la logistique, dans les pays de la rive Sud de la Méditerranée occidentale. La Chine, principal pays ayant des ambitions en Méditerranée, a débuté son expansion portuaire dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie bien avant le début de la crise sanitaire. Historiquement, l'espace méditerranéen ne représente pas un territoire de prédilection pour les intérêts économiques chinois. Ce n'est qu'en 2008, suite à la crise financière et au désintérêt de certains partenaires historiques de cette région, que la puissance asiatique a fait preuve d'un regain d'intérêt pour cet espace maritime. Dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie, la Chine a placé le pourtour méditerranéen au centre de sa stratégie de déploiement principalement en ce qui

concerne les infrastructures de transport et les hubs portuaires à travers l'acquisition d'une maîtrise des chaînes logistiques et des routes maritimes méditerranéennes principalement par l'intermédiaire d'investissements conséquents dans les ports.

De par l'investissement des entreprises chinoises dans les ports de la Méditerranée, la Chine est parvenue à imposer sa présence dans les points les plus stratégiques de la région.

Figure 1 : La présence d'entreprises chinoises dans les ports méditerranéens



Source : Institut MOBIS

Source : J. Verny, O. Oulmakki, Th. Blayac, (2019). Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée : Le projet « Belt and Road Initiative ». *Les cahiers scientifiques du transport* (n°75). Pages 63-79. Extrait de : <https://vdocuments.mx/document/les-cahiers-scientifiques-du-transport-n-752019-pages-63-79-2020-2-20.html>

Figure 2 : Les principaux investissements chinois en Méditerranée

Année	Localisation	Projets
2008	Le Pirée (Grèce)	COSCO obtient pour 35 ans la concession du port du Pirée ; COSCO devient actionnaire majoritaire du port en 2016.
2013	Tanger-Med (Maroc) Marseille (France) Marsaxlokk (Malte)	China Merchant rachète 49 % de Terminal Links à CMA CGM.
2014	Ashdod (Israël)	CHEC (China Harbour Engineering Company) est choisi pour construire un port en eaux profondes.
2015	Kumport/Ambarli (Turquie)	Un consortium chinois (40 % COSCO, 40 % China Merchant, 20 % CIC Capital Corporation) achète 65 % des parts du port.
2015	Haïfa (Israël)	Shanghai International Port Group (SIPG) devient opérateur du port.
2015	Venise (Italie)	Projet VOOPS ; un consortium sino-italien (avec China Communication Construction Company Group) entreprend la construction d'un terminal offshore et d'un terminal de conteneur.
2016	Vado-Savone (Italie)	COSCO achète 49,9 % des parts du port.
2016	Cherchell - El-Hamdania (Algérie)	Décision de construire un port de 23 quais avec capacité de 6,5 millions EVP. CHEC et CSCEG (China State Construction Engineering Corp) seront les constructeurs et Shanghai Port l'opérateur.
2017	Valence (Espagne)	Acquisition de 51 % de Noatum Port, principal opérateur espagnol.

Source : Institut MOBIS

Source : J. Verny, O. Oulmakki, Th. Blayac, (2019). Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée : Le projet « Belt and Road Initiative ». *Les cahiers scientifiques du transport* (n°75). Pages 63-79. Extrait de : <https://vdocuments.mx/document/les-cahiers-scientifiques-du-transport-n-752019-pages-63-79-2020-2-20.html>

La Chine a récemment signé un accord de coopération économique et technique avec Alger. Dans le cadre de cet accord, Pékin prévoit la construction d'un port en eau profonde à El Hamdania (Cherchell). Ce projet d'envergure, dans lequel la Chine investira 5 à 6 milliards de dollars, représentera l'un des plus grands ports maritimes à l'échelle mondiale et consolidera le projet de Route de la Soie chinoise (Algérie Presse Service, 2020). Ce nouveau projet permettra d'accueillir des navires jusqu'à 21 500 EVP (Demmad, 2020). Il fera, en outre, de l'Algérie une plaque tournante commerciale régionale et offrira sans conteste à Pékin une ouverture sur un corridor commercial africain et une influence plus importante sur le continent.

Son voisin tunisien, considéré comme un allié de certaines puissances occidentales dans le dossier libyen, se voit également entrer dans le jeu géopolitique récent. Avec la crise sanitaire, Tunis a enregistré des retombées négatives importantes sur des secteurs névralgiques de son économie, à savoir les transports et la logistique. Le secteur des transports représente 7% du PIB ainsi que 11,5% des investissements (Business France Tunis, 2020). Afin de contrer les tentatives d'influences turques et russes sur le pays ainsi que la présence chinoise de plus en plus importante, l'ambassadeur américain a rencontré le ministre tunisien du Transport et de la logistique en octobre. La discussion a porté sur les possibilités d'une coopération bilatérale ainsi qu'un soutien face à la crise dans les deux secteurs en question (Ministère tunisien du Transport, 2020). Le premier investissement à cet effet est celui, d'une hauteur de 300 millions de dinars, de l'amélioration de l'infrastructure du port de Radès. Pour rappel, en 2017, une ligne maritime directe reliant ce port à celui de Quigdao en Chine avait été mise en place par l'entreprise espagnole Transglory. Elle a pour objectif d'impulser le commerce entre les pays de rive Nord de la Méditerranée à la Chine et à l'Afrique. De plus, les Chinois qui cherchent depuis quelques temps à accaparer un port dans le pays, idéalement celui de Zarsis ou Bizerte (Jelali, 2020), peinent encore à obtenir gain de cause et viennent récemment de se confronter à l'hostilité américaine à leur égard. Pour autant, les Chinois ne se laissent pas abattre et poursuivent leurs avancées dans les secteurs du transport et de la logistique dans ce pays de la Méditerranée. En effet, une réunion s'est tenue le 10 novembre 2020 entre le ministre du Transport et une délégation de l'entreprise Huawei autour de l'implémentation de solutions technologiques et digitales dans les infrastructures de transport à savoir les aéroports, ports et transports urbains (Réalités, 2020). La Chine semble donc bien présente à travers différents canaux en Tunisie malgré la réticence de certains de ses rivaux.

Cependant la vision selon laquelle les puissances s'affrontant traditionnellement dans la région méditerranéenne seraient les seules à rechercher à assiéger leur influence serait désuète. Les pays du Golfe émergent de plus en plus comme des acteurs incontournables en Méditerranée occidentale. Bien que leur intérêt porte majoritairement sur les transports dans la partie orientale de la mer, aujourd'hui on assiste à un intérêt

grandissant des pays du Golfe pour l'Afrique du Nord et des pays du Sud de l'Europe. En effet, leur stratégie maritime est orientée par leur désir de diversification commerciale et économique et les pays de la rive Sud et Nord de la Méditerranée leur offrent un emplacement stratégique de choix. Les Emirats arabes unis sont sans aucun doute les plus actifs dans les secteurs du transport et de la logistique en Méditerranée occidentale. Avec la confrontation perpétuelle de puissances dans leur zone d'influence traditionnelle, à savoir le Golfe persique, et du fait de l'enlisement de la crise libyenne et de leur désir d'accroître leur influence géostratégique en Méditerranée, les Emirats arabes unis se sont vus contraints de réorienter leur stratégie maritime. En Algérie par exemple, la Dubaï Ports World est chargée de la gestion de deux ports, celui d'Alger ainsi que celui de Djen Djen. Ils sont également présents en Espagne et en France dans le port de Marseille. Malgré des investissements conséquents dans divers projets d'infrastructure du transport et de la logistique principalement dans une vision de sécurisation des ports, les Emirats se heurtent à leurs concurrents européens et chinois dans cette région.

Ces derniers ont justement choisi l'un des pays au positionnement géographique le plus stratégique de la région, à savoir le Maroc. Le Royaume a investi ces dernières années dans des projets de transport ambitieux qui l'ont propulsé au rang d'acteur essentiel sur la scène géopolitique en Méditerranée. Le projet Tanger-Med s'inscrit dans le corridor de transport commercial du pays entre l'Afrique et l'Europe ainsi qu'en l'Afrique et l'Asie. Ce dernier, ayant dépassé l'ensemble des ports africains en termes de capacité, ne tardera pas à emboîter le pas aux grands ports européens de la rive Nord méditerranéenne à savoir celui du détroit de Gibraltar ou d'Algésiras par exemple. De plus, ce port a permis au Maroc de se hisser en point de passage ou en véritable hub maritime et commercial. C'est dire à quel point le port de Tanger-Med offre au Maroc un positionnement géostratégique important et un ancrage euro-méditerranéen et transforme ce dernier en un port très convoité par les acteurs internationaux (Ministère de l'Équipement et des Transports du Maroc, 2011). Par ailleurs, le Royaume chérifien est le premier pays africain à s'être doté d'un train à grande vitesse dont le prolongement pourra raccorder l'Europe à l'Afrique. Les Chinois ont d'ailleurs communiqué leur désir de participer à l'extension de cette connectivité ferroviaire bien que cette dernière soit assurée par la France. C'est traditionnellement la France qui représente la présence la plus importante. Avec la crise de la Covid-19 et l'amplification des investissements et de l'intérêt chinois dans le pays, la France se méfie d'avantage d'une omniprésence de la puissance asiatique compliquant ainsi l'implantation de cette dernière. D'ailleurs l'absence de partenaires européens aux côtés de la France handicapent cette dernière. D'autant plus que le Maroc s'est montré très ouvert à la coopération avec d'autres pays comme la Russie à travers la signature d'accords de partenariat économique. Ces pays n'ont jusqu'à aujourd'hui investi que dans les secteurs énergétiques mais un investissement dans les infrastructures de transport ne devrait pas être écarté surtout si les Russes décident de se rallier à des projets chinois ou émiratis. Ceux-ci ont d'ailleurs fait preuve de leur intérêt pour le Maroc en reprenant la majorité de leurs liaisons aériennes.

Cependant, l'intérêt émirati pour les installations aéroportuaires marocaines s'est retrouvé quelque peu ébranlé depuis 2018. La volonté de l'Arabie saoudite et des Emirats arabes unis d'asseoir leur influence politique et militaire dans ce pays du Sud qu'est la Mauritanie, à travers des investissements d'envergure dans des projets

d'infrastructures du transport et d'installations aéroportuaires, apparaît clairement aujourd'hui. Jusqu'à il y a peu, avant le refroidissement des relations entre ces derniers et le Maroc du fait de considérations géopolitiques à la suite d'un désaccord sur le dossier Yéménite ainsi qu'un soutien à la Jordanie, ces deux pays du Golfe étaient considérés comme des alliés de Rabat. En 2018, les autorités mauritaniennes ont confié la gestion de l'aéroport de Nouakchott à la Abu Dhabi Airports Company PJSC et ce pour une durée de 25 ans (Yabiladi, 2019). Par ailleurs, la gestion du port de Nouadhibou à la frontière avec le Maroc, qui avait été confiée à une entreprise chinoise, mais qui ne semble pas se concrétiser, a attisé les intérêts émiratis et saoudiens qui ont exprimé leur intention d'investir. Cela risquerait non seulement de concurrencer le projet du port de Dakhla Atlantique sur lequel le Maroc mise fortement mais également de contrebalancer les intérêts marocains en Mauritanie. La Russie, qui dispose de bateaux RSW (Refrigerated Sea Water – Système de refroidissement par eau de mer) dans les eaux mauritaniennes d'une capacité compétitive serait également attirée par les ports mauritaniens.

Par ailleurs, la Turquie semble gagner du terrain en Méditerranée occidentale à travers un rapprochement avec l'Italie. En effet, en juillet 2020, cette dernière a établi un corridor de transport regroupant l'Italie mais également la Tunisie. Formé autour d'un point focal, qui n'est autre que le port en eau profonde de Tarente situé au sud de l'Italie, lieu stratégique en Méditerranée et géré par l'entreprise turque Yilport, ce corridor permettra le rapprochement commercial de trois régions à savoir l'Afrique, l'Europe et le Moyen-Orient. En plus de relier les pays de la rive Sud de la Méditerranée aux pays européens à travers l'Italie et les systèmes ferroviaires, ce corridor revêt un intérêt d'autant plus stratégique pour la Turquie et l'Europe. A partir de l'Algérie et à travers la route transsaharienne, ce dernier ouvre la voie vers l'Afrique subsaharienne que la Turquie convoite de plus en plus.

A la différence des acteurs internationaux investissant dans les deux secteurs en recherche d'influence, la stratégie européenne s'avère différente. Peu motivée par ses ambitions géopolitiques, c'est surtout sur l'intégration régionale et le développement des pays de la Méditerranée occidentale que l'Europe s'appuie. En effet, en plus des pays de la rive Nord-occidentale faisant partie de l'Union européenne, les pays du Maghreb situés sur la rive Sud représentent le voisinage proche de cette dernière. C'est dans cette perspective que le Centre d'études des transports pour la Méditerranée occidentale (CETMO) a signé un protocole d'accord avec la Commission économique pour l'Europe, Nations Unies (CEE-ONU) en novembre 2018. Le but étant à terme la création d'un corridor de transport méditerranéen interconnecté et développant l'ensemble des modes de transport, à savoir les réseaux routiers, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Ce dernier servira de lien entre le continent et l'Afrique à travers la Méditerranée occidentale. Cependant, il est certain que les pays européens de cette région et ceux appartenant à l'Union du Maghreb arabe ne jouissent pas du même niveau de développement. Ce facteur doit d'autant plus être pris en compte aujourd'hui, en pleine crise sanitaire. L'Europe devra apporter son aide aux pays les plus touchés et harmoniser l'adoption d'instruments juridiques dans le domaine des transports. De plus, la rupture des chaînes d'approvisionnement mondiales a démontré la nécessité de rapprocher ces dernières. Le développement de l'accord devrait insister sur le développement d'infrastructures logistiques et de transport efficaces qui permettront de perfectionner les chaînes



d'approvisionnement dans la région et de faire des pays de la Méditerranée occidentale des acteurs incontournables du commerce international.

## **Conclusions**

- Avec les faiblesses de transport exposées par la crise sanitaire actuelle et le fait qu'il le secteur maritime se soit montré plus résilient que les secteurs aérien, routier et ferroviaire, le secteur maritime émergera dans les années à venir comme celui qui canaliser les principaux intérêts stratégiques en Méditerranée occidentale.
- Les chaînes de valeur et d'approvisionnement mondiales semblent ne pas être maîtrisées par les différents Etats qui devraient s'y intégrer davantage afin de ne pas revivre les difficultés ressenties lors de la crise de la covid-19.
- Les pays de la rive nord et sud de la Méditerranée occidentale ayant souffert lors de la crise de leur dépendance d'approvisionnement envers des pays relativement éloignés ont compris la nécessité d'un rapprochement. Il paraît donc important de développer les liaisons maritimes entre les pays européens de la rive Nord et ceux de la rive Sud pour encourager une intégration régionale ainsi qu'un développement socio-économique, principalement entre les 5 pays du Maghreb ayant fortement souffert de la crise sanitaire.

## **Recommandations**

- Les initiatives européennes dirigées vers le secteur des transports et de la logistique sont multiples. Cependant la stratégie européenne vis-à-vis de ses voisins demeure floue, malgré des avancées majeures. Il faudrait donc que cette dernière s'engage sur une stratégie claire et définie. La 10<sup>ème</sup> conférence du Groupe des Ministres des Transports de la Méditerranée Occidentale (GTMO 5+5) pourrait représenter l'occasion de discuter des effets de la crise sur les deux secteurs, identifier les manques en termes de transport et d'infrastructure pour encourager l'activité ainsi que mettre en place des scénarios de sortie de crise. L'Union européenne devrait également aider les pays de la Méditerranée occidentale à mobiliser des bailleurs de fonds, qu'ils soient nationaux ou internationaux, dans le but de renforcer les secteurs des transports et de la logistique à l'ère post-Covid-19.
- La stratégie de développement de hubs dans certaines villes, comme c'est par exemple le cas du port de Tanger Med qui a fait de la ville de Tanger un hub portuaire et maritime ou encore l'aéroport Mohamed VI qui a hissé Casablanca comme une plateforme aérienne incontournable de liaison entre l'Asie, l'Afrique et l'Europe, devrait être poursuivie et intensifiée.
- Il conviendrait enfin de développer les autoroutes de la mer en Méditerranée occidentale afin de permettre une connexion entre les ports et pays européens et la rive Sud. Cette initiative devrait permettre un accroissement des flux commerciaux ainsi qu'une délocalisation de l'activité industrielle dans la région entraînant ainsi un développement économique et social. Afin de soutenir ces efforts, le

développement des transports terrestres doit être soutenu pour permettre des liaisons même à l'intérieur des pays et encourager le développement de toute la chaîne de transport.

## **Bibliographie**

**Agence des villes et territoires méditerranéens durables (AVITEM) (6 novembre 2020).** *Le port au cœur de la crise, vulnérabilité ou résilience ?* [Webinaire]. AVITEM.

**Algérie Presse Service (5 octobre 2020).** *Port du Centre : un coût de réalisation estimé entre 5 et 6 milliards USD.* Algérie Presse Service. Extrait de : <https://www.aps.dz/economie/110580-port-du-centre-un-cout-de-realisation-estime-entre-5-et-6-milliards-usd>

**Business France Tunis (13 janvier 2020).** Tunisie - Nombreux investissements dans le secteur du transport en 2020. Business France. Extrait de : <https://www.businessfrance.fr/tunisie-nombreux-investissements-dans-le-secteur-du-transport-en-2020>

**Cohen-Hadria, E. (Avril, 2020).** *Covid-19, a Stress-Test for Euro-Mediterranean Relations*-EuroMeSCo Spot On (n°13). Extrait de : <https://www.euromesco.net/wp-content/uploads/2020/04/Spot-On-13-Covid-19-a-Stress-Test-for-Euro-Mediterranean-Relations.pdf>

**Compte, A. (2005).** *The Extension of the Trans-European Transport Network to Neighbour Mediterranean Countries.* Annuaire IEMed de la Méditerranée 2005. Extrait de : <https://www.iemed.org/anuari/2005/anarticles/ancompte.pdf>

**Demmad, A. (19 septembre 2020).** *Djelloul Achour, P-DG du Groupe SERPORT : « L'Algérie va reconquérir sa place maritime ».* PME-DZ. Extrait de : <https://www.pme-dz.com/djelloul-achour-p-dg-du-groupe-serport-lalgerie-va-reconquerir-sa-place-maritime/>

**Deschamps, A. (20 février 2020).** *Covid-19 : Le transport maritime, touché dans toutes ses composantes.* Le journal de la marine marchande. Extrait de : <https://www.journalmarinemarchande.eu/enquete/covid-19-le-transport-maritime-touche-dans-toutes-ses-composantes>

**Dubessy, F. (8 juin 2020a).** *Les aéroports européens n'envisagent un retour au trafic aérien d'avant la Covid-19 qu'en 2023.* Econostrum. Extrait de [https://www.econostrum.info/Les-aeroports-europeens-n-envisagent-un-retour-au-traffic-aerien-d-avant-la-Covid-19-qu-en-2023\\_a26811.html](https://www.econostrum.info/Les-aeroports-europeens-n-envisagent-un-retour-au-traffic-aerien-d-avant-la-Covid-19-qu-en-2023_a26811.html)

**Dubessy, F. (6 novembre 2020b).** *"The virus did not win against the ports", says Bernard Valero, Avitem's general manager.* Econostrum. Extrait de : [https://en.econostrum.info/The-virus-did-not-win-against-the-ports-says-Bernard-Valero-Avitem-s-general-manager\\_a773.html](https://en.econostrum.info/The-virus-did-not-win-against-the-ports-says-Bernard-Valero-Avitem-s-general-manager_a773.html)

**Dubessy, F. (25 janvier 2021c).** *La crise sanitaire au Maghreb impacte les résultats du port de Marseille.* Econostrum. Extrait de : [https://www.econostrum.info/La-crise-sanitaire-au-Maghreb-impacte-les-resultats-du-port-de-Marseille\\_a27307.html](https://www.econostrum.info/La-crise-sanitaire-au-Maghreb-impacte-les-resultats-du-port-de-Marseille_a27307.html)

**Econostrum. (28 mai 2020).** *Quatre entreprises marseillaises sélectionnées pour construire le nouveau terminal Maghreb de Marseille.* Econostrum. Extrait de : [https://www.econostrum.info/Quatre-entreprises-marseillaises-selectionnees-pour-construire-le-nouveau-terminal-Maghreb-du-port-de-Marseille\\_a26775.html](https://www.econostrum.info/Quatre-entreprises-marseillaises-selectionnees-pour-construire-le-nouveau-terminal-Maghreb-du-port-de-Marseille_a26775.html)

**Forum EuroMed Transport (mars 2015).** *Plan d'action régional transport pour la région méditerranéenne 2014-2020.* Extrait de : [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european\\_neighbourhood\\_policy/mediterranean\\_partnership/docs/rtap2014\\_2020\\_fr.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_fr.pdf)

**Gressel, G. Popescu, N. (3 novembre 2020).** *The Best Defence: Why the EU should forge security compacts with its eastern neighbours.* The European Council on Foreign Relations. Extrait de : <https://ecfr.eu/publication/the-best-defence-why-the-eu-should-forge-security-compacts-with-its-eastern-neighbours/>

**Groupe des ministres des Transports de la Méditerranée occidentale - GTMO 5+5 (12 décembre 2018).** *Relevé de conclusions de la neuvième conférence des Ministres des transports de la méditerranée occidentale,* Nouakchott. Extrait de : [https://www.secegsa.gob.es/NR/rdonlyres/1C39AFBF-17C0-4F78-BD3E-A1090FED1C2F/150934/Declaracion\\_Ministros\\_121218.pdf](https://www.secegsa.gob.es/NR/rdonlyres/1C39AFBF-17C0-4F78-BD3E-A1090FED1C2F/150934/Declaracion_Ministros_121218.pdf)

**Jelali, H. (28 septembre 2020).** *Maghreb, un nouvel enjeu géopolitique.* Kapitalis. Extrait de : <http://kapitalis.com/tunisie/2020/09/28/maghreb-un-nouvel-enjeu-geopolitique/>

**Hafidi, M. (17 juillet 2020).** *Le Maroc, un gardien "géopolitique" du corridor Europe-Afrique.* Maroc Hebdo. Extrait de : <https://www.maroc-hebdo.press.ma/maroc-gardien-corridor-europe-afrique>

**Khdimallah, M. (29 novembre 2020).** *Rencontres Africa 2020 : Le Covid-19 pousse la France à relocaliser son industrie vers la Tunisie.* La Presse de Tunisie. Extrait de : <https://lapresse.tn/80003/rencontres-africa-2020-le-covid-19-pousse-la-france-a-relocaliser-son-industrie-vers-la-tunisie/>

**Larroque, M. (18 octobre 2020).** *Rebuilding the Port of Beirut: a competition for geopolitical influence.* Global Risk Insights. Extrait de : <https://globalriskinsights.com/2020/10/rebuilding-the-port-of-beirut-a-competition-for-geopolitical-influence/>

**Le Figaro (20 août 2020).** *Prêts garantis par l'Etat : 115,5 milliards accordés aux entreprises.* Le Figaro. Extrait de : <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/prets-garantis-par-l-etat-115-5-milliards-d-euros-accordes-aux-entreprises-20200820#:~:text=Conjoncture-Pr%C3%AAts%20garantis%20par%20l'%C3%89tat%20%3A%20115%2C5%20milliards,d'euros%20accord>

[%C3%A9s%20aux%20entreprises&text=Le%20montant%20des%20pr%C3%AAs%20garantis,%2C5%20milliards%20d'euros.](#)

**Ministère de l'Équipement et des Transports du Maroc (2011).** La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030. Extrait de : <http://www.equipement.gov.ma/ports/Strategie/Pages/Strategies-portuaires-et-maritimes.aspx#:~:text=Cette%20strat%C3%A9gie%20constitue%20un%20cadre,%C3%A9conomique%20et%20social%20du%20pays>.

**Ministère tunisien du Transport et de la Logistique (13 octobre 2020).** *Le Ministre d'Etat reçoit Son Excellence l'Ambassadeur des Etats-Unis d'Amérique en Tunisie.* Portail du Transport, République tunisienne. Extrait de : <http://www.transport.tn/fr/article/253/le-ministre-du-transport-et-de-la-logistique-recoit-lambassadeur-des-etats-unis-damerique-en-tunisie#:~:text=Le%20Ministre%20du%20Transport%20et%20de%20la%20logistique%20Monsieur%20Moez,en%20Tunisie%2C%20Monsieur%20Donald%20Blom>.

**Pons, J. (23 mars 2020).** *Le coronavirus provoque une chute du trafic aérien dans les pays du Conseil du Golfe et du sud de la Méditerranée.* Atalayar. Extrait de : <https://atalayar.com/fr/content/le-coronavirus-provoque-une-chute-du-traffic-a%C3%A9rien-dans-les-pays-du-conseil-du-golfe-et-du>

**Réalités (10 novembre 2020).** *Réunion entre le ministre des Transports et Huawei autour de l'accélération digitale des transports publics.* Réalités online. Extrait de : <https://www.realites.com.tn/2020/11/reunion-entre-le-ministre-des-transports-et-huawei-autour-de-laceleration-digitale-des-transports-publics/>

**Rooley, J. (9 juillet 2020).** *How Covid-19 has affected the aviation industry and its approach to risk.* Willis Towers Watson. Extrait de : [https://www.willistowerswatson.com/en-GB/Insights/2020/06/how-covid-19-has-affected-the-aviation-industry?fbclid=IwAR0d5tgHO\\_wVebIHd4aga7iChXap0IgtKQTHZOxw5sGobQMClOaHJnHKjUU](https://www.willistowerswatson.com/en-GB/Insights/2020/06/how-covid-19-has-affected-the-aviation-industry?fbclid=IwAR0d5tgHO_wVebIHd4aga7iChXap0IgtKQTHZOxw5sGobQMClOaHJnHKjUU)

**Schulte-Strathaus, U. (21 novembre 2017).** *Connectivity as a Geo-Strategic Game Changer: The Aviation Sector.* Medium. Extrait de : <https://medium.com/espas17-shaping-the-future-of-geopolitics/connectivity-as-a-geo-strategic-game-changer-the-aviation-sector-7eb6ca311e61>

**Sensöz, B. Wagner, A. Platzer, L. (Septembre 2020).** *Responsive Transportation-Oriented Policies for the MED Region in the Face of Covid-19.* FEMISE and The Center for Mediterranean Integration COVID-19 MED Briefs. Extrait de : [https://www.cmimarseille.org/sites/default/files/newsite/cmi-femise\\_brief\\_no2\\_final\\_0.pdf](https://www.cmimarseille.org/sites/default/files/newsite/cmi-femise_brief_no2_final_0.pdf)

**Solis, D. (13 août 2015).** *Airlines as Geopolitical Agents of Power.* Modern Diplomacy. Extrait de : <https://moderndiplomacy.eu/2015/08/13/airlines-as-geopolitical-agents-ofpower/?fbclid=IwAR1qeJ9yJeFzW4ncbm46gottqeVyrHWtdivSc1k60wz1TcJk282ozJdaXwts>

**Tanchum, M. (8 juillet 2020).** *Morocco's Africa-to-Europe Commercial Corridor: Gatekeeper of an emerging trans-regional strategic architecture.* Austria Institut für Europa- und Sicherheitspolitik. Extrait de : <https://www.aies.at/publikationen/2020/fokus-20-08.php>

**Tanchum, M. (octobre 2020).** *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. Extrait de: <https://www.aies.at/download/2020/AIES-Fokus-2020-10.pdf>

**Tazi, Y. (2015).** Transport et logistique en Méditerranée du Sud, sur la voie de la compétitivité pour rejoindre les économies émergentes. *Quaderns de la Mediterrània* 22, p.169-176, Institut européen de la Méditerranée (IEMed). Disponible à : [https://www.iemed.org/observatori/arees-danalisi/arxiu-adjunts/qm22/993Quaderns\\_TransportSudMed\\_YTazi.pdf](https://www.iemed.org/observatori/arees-danalisi/arxiu-adjunts/qm22/993Quaderns_TransportSudMed_YTazi.pdf) .

**Touret, P. (Juin, 2019).** *La Méditerranée, nouveaux enjeux, nouveaux défis.* Note de synthèse n°211, Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes –Saint Nazaire (ISEMAR). Extrait de : <https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2019/06/Note-de-synthe%CC%80se-211-La-Me%CC%81diterrane%CC%81e-nouveaux-enjeux-nouveaux-de%CC%81fis.pdf>

**Union pour la Méditerranée (3 Juin, 2020).** *L'impact du COVID-19 sur les ports et le transport maritime dans la région méditerranéenne* [Webinaire]. Extrait de : <https://youtu.be/mRV1n71OoiE>

**J. Verny, O. Oulmakki, Th. Blayac (2019).** Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée : Le projet « Belt and Road Initiative ». *Les cahiers scientifiques du transport* (n°75). Pages 63-79. Extrait de : <https://vdocuments.mx/document/les-cahiers-scientifiques-du-transport-n-752019-pages-63-79-2020-2-20.html>

**Yabiladi (23 avril 2019).** *La percée des Emirats en Mauritanie voisine se confirme.* Yabiladi. Extrait de : <https://www.yabiladi.com/articles/details/77459/percee-emirats-mauritanie-voisine-confirme.html>