



Manifestation parallèle

8^{ème} Forum pour le Développement de l'Afrique du Nord

Economie bleue en Afrique du Nord :
l'efficacité du transport maritime dans la facilitation du
commerce international à l'ère du digital

Marrakech, 23 mars 2019

L'Économie bleue en Afrique du Nord

Analyse du secteur de transport maritime



Remerciements

Le présent rapport est un résumé d'un projet de recherche mené par le Bureau Sous-régional Afrique du Nord de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) sur l'économie bleue dans le contexte sous régional. Il couvre l'analyse sectorielle du transport maritime.

L'auteur était Ala'a Kolkaila, chercheuse recrutée dans le cadre du programme des jeunes professionnels africains. La coordination et la supervision substantive du projet ont été menées par Omar Abdourahman, en charge des affaires économiques et sous le leadership de la Directrice du Bureau sous-régional pour l'Afrique du Nord, Madame Lilia Hachem Naas. Des contributions et des commentaires précieux ont été formulés par le personnel de la CEA.

L'Économie bleue en Afrique du Nord

Analyse sectorielle pour une politique de transport maritime et de tourisme

- L'Économie bleue (EB) est un concept émergent qui intègre l'exploitation économique des ressources aquatiques, avec pour objectif constant d'en protéger la santé.
- Le continent africain et la sous-région de l'Afrique du Nord (AN) sont riches de ressources naturelles aquatiques, décuplant le potentiel de l'EB pour stimuler la croissance et le développement.
- L'Agenda 2030 pour le Développement durable des Nations unies, de même que l'Agenda 2063 de l'Union africaine – « L'Afrique que nous voulons » – forment les principes directeurs du développement de politiques durables en matière d'EB en Afrique.
- Dans l'ensemble de la sous-région de l'AN, l'EB n'est que partiellement conçue et comprise ; la mise en œuvre de ce concept pourrait être davantage développée.
- Occupant une exceptionnelle position stratégique, le secteur du transport maritime contribue fortement aux économies nationales et régionales nord-africaines, et représentent un potentiel remarquable pour favoriser sur une base durable la croissance bleue et l'emploi.
- Développer une stratégie axée sur l'EB est essentiel pour maximiser les ressources des océans, conformément aux objectifs de développement durable (ODD).

I. Concept de l'Économie Bleue

A. Contexte

L'Économie bleue (EB) est un concept de plus en plus souvent invoqué qui intègre l'exploitation économique des ressources en eau, telles que les océans, mers, fleuves et rivières, lacs et autres étendues d'eau ; la stratégie préconisée est d'en protéger la santé. Notre mère la terre est recouverte à plus de 80 % par des étendues d'eau figurant parmi les principales ressources vitales. Par ailleurs, les ressources en eau fournissent la moitié de la production d'oxygène à l'échelle globale, et constituent par ailleurs le plus grand puits de carbone, qui absorbe près du quart des émissions de dioxyde de carbone. Ce phénomène contribue à réduire les effets du réchauffement global : en effet, il permet d'absorber 90 % de l'excédent de chaleur produit par l'effet de serre.

Sur le plan économique, les océans¹ sont considérés comme une source remarquable de création de richesse et d'emploi (van der Nest, 2017). Par exemple, 80 % du commerce mondial passe par le transport maritime, tandis que 32 % des hydrocarbures sont extraits des océans. En outre, près de 200 pays et territoires d'outre-mer tirent profit des activités touristiques liées aux océans (Patil et al. 2016). 84 % des pays du continent africain sont des États côtiers ; dans la sous-région de l'Afrique du Nord, aucun des États membres n'est enclavé. Quant au commerce à l'échelle de l'Afrique, 90 %

des importations et des exportations se font par voie maritime ; la proximité de la mer est supérieure de 10 % à la moyenne mondiale. Aussi bien le continent africain que la sous-région nord-africaine s'enrichissent grâce à diverses activités économiques concentrées sur les zones côtières ; ces éléments accumulés décuplent l'importance des étendues d'eau et l'intérêt d'adhérer aux principes de l'EB.

La notion d'EB est apparue récemment, à la suite de la conférence des Nations unies sur le Développement durable (Rio+20) en 2012. Les discussions tenues lors de la conférence tournaient autour de deux grandes thématiques : l'amélioration du cadre institutionnel pour le développement durable, et l'élargissement du concept d'« économie verte » créé en 1989 (Smith-Godfrey 2016). L'émergence de l'EB, à l'issue de Rio+20, tentait de concilier la notion de développement axé sur les océans avec celle de gérance et de protection de l'environnement. Son objectif était d'étendre les principes de l'économie verte à une application aux économies basées sur les mers et océans ; en effet, la notion d'économie verte était contestée par les pays côtiers quant à son applicabilité et sa pertinence.

B. Définition et composantes

L'EB et la gestion durable des océans sont synonymes, dans la mesure où ces deux termes tiennent compte des risques environnementaux et des dommages écologiques qui pourraient être atténués ou réduits par les activités économiques réalisées dans le cadre de l'économie des océans

¹ Selon (Park 2014), « océan », « marine » et « maritime » (« ocean, marine and maritime ») sont des synonymes jusqu'ici utilisés de façon interchangeable dans différents pays.

(Pauli et Corbis, 2015). La principale différence entre ces deux termes et l'économie des océans, c'est qu'ils se réfèrent à la durabilité ; par contraste avec toute activité économique exercée, qui minimise tous types de dommages causés à l'océan, tout en se focalisant sur la restauration de la santé des océans. Ainsi, l'EB a

*La croissance Bleue
Un concept instauré selon
les mêmes principes que
la « croissance verte ». Il
visé à induire la croissance
économique grâce aux
activités liées à l'océan,
selon des critères de
durabilité et de respect de
l'environnement.*

été définie comme l'« économie durable des océans, qui émerge là où l'activité économique est en équilibre avec la capacité à long terme des écosystèmes marins de soutenir et supporter cette activité, tout en demeurant résiliente et saine. » (Pauli et Corbis, 2015).

Composantes : L'EB englobe tout un éventail de secteurs productifs; les plus répandus sur le continent africain sont les pêcheries, l'aquaculture, le tourisme, le transport, la construction navale, l'énergie, la bioprospection et l'exploitation minière sous-marine avec ses activités connexes. (UNECA, 2016). À travers le prisme de l'EB, les activités basées sur l'océan opèrent sous la forme agglomérée de clusters, perçus comme des systèmes économiques, ou comme des économies à part entière, plutôt que comme la somme fragmentée de secteurs individuels (OCDE, 2016). L'écosystème de l'EB compte aussi divers services dont les marchés parviennent à se frayer un chemin pour s'implanter, tels que la séquestration de carbone, la protection des côtes, la gestion des déchets et la biodiversité. Ce concept évolutif cherche à positionner ses produits et services dans le but d'assurer des retombées sociales et économiques bénéfiques pour les générations actuelles et futures (PNUD, 2018).

C. Le poids économique de l'EB

L'EB se fonde en grande partie sur l'intégration de valeurs et services liés à l'océan dans les processus de prise de décision économique. Elle brise ainsi le moule du « modèle de développement polluant » ("brown developmental model"), qui reposait sur l'extraction sauvage des ressources et la gestion dérégulée des déchets, tout en externalisant les coûts environnementaux pour qu'ils ne grèvent pas les calculs économiques (Commission des Nations unies pour le développement durable [CDD], 2012). L'EB jette actuellement les bases pour élaborer un glossaire relatif à toutes les industries et activités économiques basées sur les

*Si l'océan était un pays,
il serait la 7e économie
mondiale
(Union européenne, 2017).*

océans, selon une approche écosystémique. L'EB envisage d'élaborer un glossaire relatif à toutes les industries et activités économiques basées sur les océans selon une approche écosystémique. L'EB prend aussi bien en compte les retombées économiques pour l'industrie que les effets potentiels pour générer de la croissance bleue.

Certes, il existe des calculs et estimations sur la contribution de l'économie des océans à l'économie mondiale dans son ensemble ; néanmoins, faute d'une base de données marines et océanographiques largement utilisée, les estimations les plus diverses coexistent. Selon les estimations de l'UE (Union européenne, 2017), la contribution des océans à l'économie mondiale, actuellement de 1,3 mille milliards de dollars américains (USD), devrait doubler d'ici à 2030 (Patil et al., 2016). D'ici là, la valeur économique des biens et services qui pourraient être générés par l'exploitation des océans par le Conseil mondial des Océans est estimée entre 6 et 21 mille milliards d'USD (Patil et al., 2016).

D. Agenda 2030: principes directeurs à l'échelle internationale

Vivre avec les océans, vivre des océans, dans le cadre d'une relation durable : voilà le principe de base de l'EB. En 2015, les Nations unies ont approuvé l'Agenda 2030, englobant 17 objectifs de développement durable (ODD) - (Sustainable Development Goals [SDGs]) ; un objectif spécifique, notamment - SDG 14 : « Vie aquatique » ("life under water") - présente un constat et une déclaration sur l'importance vitale d'inclure la santé des océans parmi les défis les plus urgents en matière de durabilité. Les discussions initiales sur l'EB ont toujours été associées à l'objectif 14. Néanmoins, l'UNECA a réalisé une étude démontant que l'EB est étroitement liée à tous les ODD. En effet, les ressources aquatiques et marines jouent un rôle remarquable dans la réduction de la pauvreté en soutenant un large éventail de secteurs économiques qui offrent des moyens de subsistance et des opportunités d'emploi. De fait, les principes de l'EB sont étroitement intégrés aux 17 ODD dans l'ensemble de l'Agenda 2030 (UNECA, 2016).

«On peut affirmer que l'Agenda 2030 pour le développement durable constitue la pierre angulaire du développement de politiques durables en matière d'EB ; c'est un véritable manifeste, un fil conducteur.»

E. Orientation stratégique de l'Afrique en vue de l'EB

L'EB a le potentiel de devenir le « moteur de développement » de l'Afrique. Elle a l'ambition de déclencher la transformation structurelle de l'Afrique, d'en promouvoir le développement intégré et d'optimiser la coopération régionale, de même qu'une distribution équitable des richesses. En 2014, lors de la 22e session ordinaire de l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernements de l'Union africaine, M. Danny Faure, vice-président des Seychelles, affirmait que « L'économie bleue est l'avenir de l'Afrique. » Dans le même temps, la « stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans horizon 2050 » (Stratégie AIM 2050) a évoqué l'EB comme la « nouvelle frontière de la renaissance africaine », tandis que l'Agenda 2063 de la Commission de l'Union africaine (CUA) affirmait que l'EB fait partie des enjeux prioritaires. En conséquence, il a été unanimement déclaré que l'EB contribue de façon majeure à la transformation et à la croissance du continent (Union africaine, 2015). L'EB a été répertoriée comme une composante fondamentale de l'aspiration déjà formulée à une « Afrique prospère » dans le cadre de l'Agenda 2063.

L'EB en Afrique est guidée à la fois par les aspirations de l'Agenda 2030 des Nations unies et par celles de l'Agenda 2063 de l'Union africaine – « l'Afrique que nous voulons » – qui énoncent les principes directeurs de la formulation d'une politique nationale et régionale.

F. L'EB en Afrique du Nord : état des lieux

Même si la littérature spécialisée sur l'EB est embryonnaire, le corpus s'élargit ; néanmoins, en ce qui concerne l'Afrique du Nord (AN)², elle est tout bonnement inexistante. Les études sur l'économie des océans en AN ont été élaborées sur une base sectorielle, par exemple le tourisme, l'énergie, etc., pour un pays particulier ou un ensemble de données de panel. Cela n'a pas permis de donner une vision complète de tous les défis et opportunités qui permettraient d'évaluer le statut actuel de l'EB selon une perspective sous-régionale nord-africaine. Les recherches actuelles visent à combler le déficit en littérature spécialisée axée sur la sous-région de l'AN, en particulier dans l'étude du secteur du transport maritime.

G. Parmi les ressources en BE de l'AN

La sous-région de l'AN est dotée de ressources en EB qui pâtissent des activités liées à la mer, que ce soit sur ses rives, le long de ses côtes ou dans l'espace de sa zone économique exclusive (ZEE).

La longueur des côtes de l'ensemble des pays nord-africains correspond à environ 25 % de la longueur totale des côtes du continent africain. Aucun des pays de la sous-région de l'AN n'est enclavé.

Longueur du littoral : Aucun pays nord-africain n'est enclavé, chacun dispose d'une zone côtière. L'importance économique du littoral est amplifiée par son étendue et les activités qui s'y déroulent, et donc stimulant sa croissance économique. Les zones côtières de l'Algérie, de la Tunisie et de la Libye donnent uniquement sur la Mer Méditerranée. Les frontières orientales de l'Égypte et du Soudan sont bordées par la mer Rouge. La Mer Méditerranée limite aussi bien la côte nord de l'Égypte que celle du Maroc. La côte ouest du Maroc est limitée par l'océan Atlantique, ce qui fait du Maroc le pays qui dispose du plus long littoral de l'AN, suivi par l'Égypte. La longueur de la côte de l'AN dans son ensemble souligne le rôle majeur de l'EB et le grand potentiel de génération d'une croissance bleue en appliquant les principes de l'EB.

Ressources humaines : Les zones côtières ont tendance à attirer de grands flux de population, et ce en raison de leur abondance en ressources, notamment en nourriture et autres sources de subsistance, de l'accès au commerce et au transport maritimes, des activités de loisir et de la connectivité entre mer et terre. Au niveau global, la population côtière représente 40 % de l'ensemble de la population en AN ; son taux de croissance et d'urbanisation est très élevé en comparaison avec l'arrière-pays, du fait de la migration interne de main d'œuvre stimulée par l'activité économique (UNECA et al., 2017). La population côtière de l'AN est estimée à 79 millions au total (Ocean Health Index, [Indice de la santé des océans], 2017).

² L'Afrique du Nord (AN) est un terme générique regroupant sept États membres, soit l'Algérie, Égypte, la Libye, la Mauritanie, le Maroc, le Soudan et la Tunisie, couverts par le bureau sous-régional pour l'Afrique du Nord de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (UNECA - SRO- NA).

Tableau 1 : Population côtière en AN en 2015

	Population côtière (millions)	Population totale (millions)	% de la population côtière
Algérie	19,8	41,3	%48
Égypte	25,2	97,6	%26
Libye	3,1	6,4	%49
Mauritanie	1,5	4,4	%35
Maroc	18,8	35,7	%53
Soudan	1,1	40,5	%3
Tunisie	9,2	11,5	%80
Total AN	78,73	237,5	%33
Source (OHI, 2017)			

Zone économique exclusive (ZEE) : Les règles de juridiction des pays côtiers sont applicables pour l'exploration et l'exploitation de leurs ressources

Dans la sous-région de l'AN, la population côtière est évaluée à 33 % de la population totale : un écart de 7 % par rapport à la moyenne mondiale (40 %) et de 22 % par rapport à la moyenne méditerranéenne (55 %).

ral, des limites côté mer des États constitutifs (3-12 miles nautiques) jusqu'à 200 miles de la côte (Nations unies, 1997). Elle joue un rôle considérable en matière de gouvernance de l'océan, de planification de l'espace maritime et d'industries océaniques.

marines dans la zone du plateau continental qui leur est adjacente ; cette question a été définie dans le cadre de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (UNCLOS) en 1982. La ZEE s'étend sur une bande allant de la côte, ou, selon le système fédé-

La part de l'espace marin de l'AN correspond à moins d'1 % du total de la surface océanique mondiale, et à 13 % de la ZEE continentale (soit 13 millions de km²).

II. Transport maritime en Afrique du Nord

A. Importance stratégique du transport maritime en AN

«L'Afrique du Nord est bordée par la mer Méditerranée, une mer intercontinentale presque entièrement fermée, située entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique. À l'ouest, cette mer est reliée à l'océan Atlantique par le détroit de Gibraltar (Maroc) ; à l'est, elle est reliée à la mer Rouge et à l'océan Indien par le canal de Suez (Égypte) ; en outre, elle est reliée à la mer Noire par le détroit des Dardanelles et la mer de Marmara », ce qui augmente l'importance et la position stratégique de la sous-région (Kizielewicz, 2013).

Couloir maritime allant du canal de Suez au détroit de Gibraltar : Les trois principaux goulets d'étranglement qui déterminent l'importance stratégique de la sous-région de l'AN sont le détroit de Bab-El Mandeb, le canal de Suez et le détroit de Gibraltar. Le couloir maritime allant du canal de Suez au détroit de Gibraltar a permis de relier d'est en ouest les deux parties du monde ; cette route a réduit de moitié les distances et les coûts en comparaison avec la route du Cap, augmentant de ce fait l'importance stratégique de l'AN. Malgré la disponibilité de routes alternatives - ce qui n'est pas le cas pour toutes les destinations - on peut parvenir à des périodes de transit plus longues, le trafic peut être concentré et l'aspect sécuritaire lié à l'exposition des navires pétroliers à la piraterie maritime peut être atténué (EIA Beta 2017). Aujourd'hui, plus de 8 % du commerce maritime passe par le canal de Suez. Cette intense activité a accru l'importance de l'industrie du transit maritime, avec un effet d'entraînement sur les pays qui bordent la mer Méditerranée et la mer Rouge. Voilà une réelle opportunité de croissance, de développement économique et d'emploi.

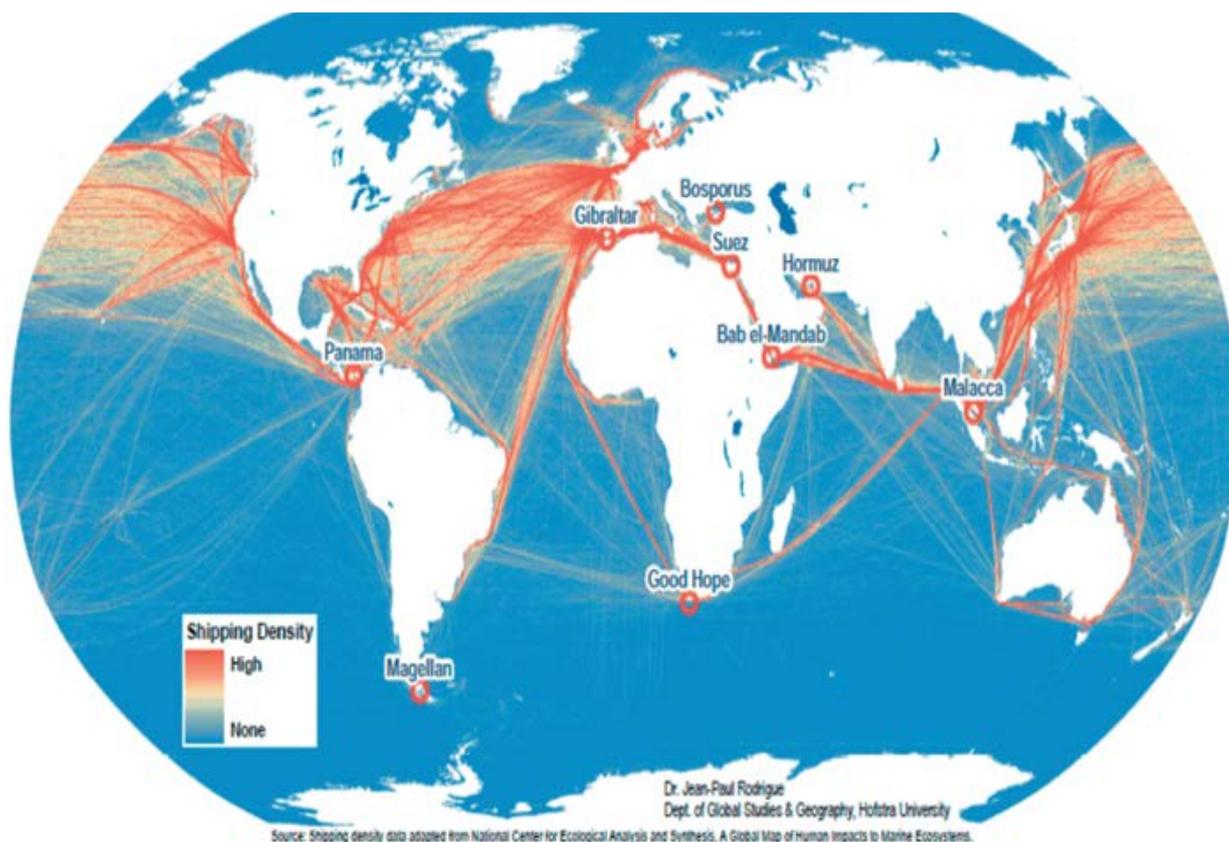
Le commerce - notamment le transport maritime - est reconnu comme le moteur d'un développement et d'une croissance à la fois inclusifs et durables. La position stratégique de l'AN a favorisé le commerce de transit à travers toute la sous-région, qui dispose l'une des routes maritimes les plus intensément fréquentées du globe entre le canal de Suez et le détroit de Gibraltar.

B. Commerce et développement

Commerce et développement : Le commerce est un facteur clé du développement économique. Les partenaires commerciaux tirent des bénéfices d'une pratique réfléchie des usages du commerce, mais c'est aussi l'ensemble de la chaîne de valeur de l'écosystème qui en tire profit, permettant ainsi l'enrichissement des nations. L'importance stratégique de ce secteur a été soulignée dans le cadre de l'Agenda 2030 pour le développement durable, ainsi que dans le programme d'action d'Addis Abeba. «Le commerce a été reconnu comme le moteur du développement durable inclusif et de la croissance.» (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement [UNCTAD], 2016). Par inférence, «Le transport maritime est, en continu, le moteur de sa propre expansion.»

Les États membres de l'AN ont signé divers accords commerciaux pour maximiser leur commerce international et les rendements afférents. Néanmoins, au niveau de la sous-région, le processus d'intégration sous-régionale de l'AN est limité, et reste en-deçà des ambitions exprimées à travers les différents traités et accords. En fait, on peut considérer que ce processus connaît un retard relatif par rapport à l'évolution du reste du continent. Au niveau du continent, 2018 a été témoin de la signature de l'accord prévoyant la création de la Zone de libre-échange continentale africaine (AfCFTA) par 44 pays africains ; cet accord vise à réduire de 90 % les droits de douane sur les biens et marchandises, afin de permettre d'augmenter le commerce inter-africain. Cet accord devrait stimuler le commerce entre pays africains, qui constitue 15 % du commerce total au niveau du continent. La sous-région de l'AN détient un avantage comparatif, du fait de ses économies relativement développées, en mesure de stimuler le commerce dans cette vaste zone ; ainsi, en soutenant l'exportation, les services liés au transport maritime seront incités à faire fleurir le commerce.

Figure 1: Liaisons maritimes globales

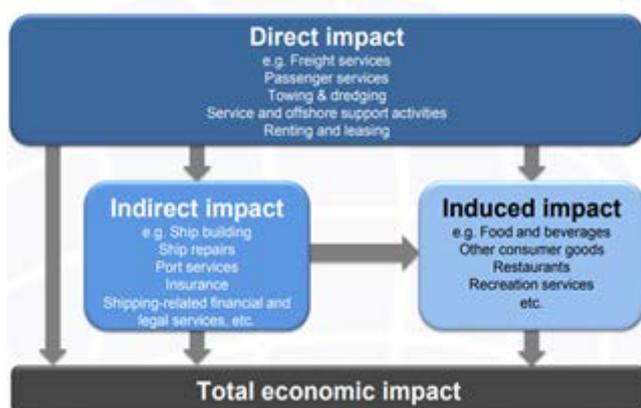


C. Contribution à l'économie des services liés au transport maritime

L'impact économique du transport maritime peut être mesuré à travers un large éventail d'indicateurs. Faute d'une base de données maritime bien établie, nous baserons notre étude sur une série d'indicateurs sélectifs, relatifs aux services de transport maritime, qui constitue une sous-catégorie des exportations de services de transport.

Exportations dans les services : en raison de la conjoncture défavorable sur les plans économique et politique dans la sous-région, les exportations ont régressé dans la plupart des pays de l'AN. Ce phénomène a automatiquement entraîné une baisse des exportations de services en 2016, soit de 22 % par rapport à 2010.

Figure 1 : Impact économique des industries du transport maritime



Source:(Goodwin 2016)

Exportations de services de transport :

Dans la sous-région de l'AN, les exportations de services de transport représentaient en 2016, en moyenne, 27 % du total des exportations de services. En termes de valeur, cela correspond à 12,7 milliards d'USD sur un total de 37,5 milliards.

En 2016, le total des services exportés par la sous-région était de 37,6 milliards d'USD. La part de l'AN dans le total des services exportés au niveau du continent africain a baissé, passant de 51 % en 2010 à 39 % en 2016; durant cette période, les services exportés au niveau du continent ont augmenté de 0,6 %, pour atteindre 95,6 milliards en 2016..

Les exportations de services de transport dans les pays de l'AN correspondent à 48 % du total des exportations de services au niveau de l'Afrique.

C'est l'Égypte qui détient le record en matière de contribution aux exportations de services de transport, à la fois en termes de valeur ajoutée et de part de services exportés. Au total, 5,5 milliards d'USD transitent par le canal de Suez, soit 61 % des 8,1 milliards d'USD correspondant aux exportations de services de transport de l'Égypte en 2016. Le Maroc détient la seconde place parmi les États de la sous-région de l'AN. Ce classement est dû à sa position géographique et à ses exportations diversifiées. La valeur ajoutée des services de transport du Maroc s'élève à 2,6 milliards, ce qui correspond à une part de 16,8 % du total de ses exportations de services. La Tunisie occupe la 3e place en termes de valeur ajoutée, avec 954 millions d'USD, suivie par l'Algérie, avec 672 millions d'USD ; quant aux services de transport, ils représentent 29 % du commerce total des services pour l'Algérie, et 20 % pour la Tunisie. Cette différence s'explique majoritairement par les exportations de pétrole de l'Algérie et par la prédominance de l'industrie du tourisme en Tunisie. Grâce aux efforts du Soudan pour promouvoir son commerce de transit, ses exportations dans le domaine des transports se sont fortement accrues, pour parvenir à une part de 17 % du commerce total des services. Même si la Libye a une part relativement élevée d'exportations dans le domaine des transports (39 %), par rapport à la totalité de ses exportations dans le domaine des services, son commerce a été lourdement entravé par l'instabilité politique. La Mauritanie et la Libye se situent au même niveau en termes de valeur ajoutée dans le domaine des transports à l'export ; ces deux pays ont toute latitude pour améliorer l'infrastructure et les services.

Tableau 1: Transports - exportations dans les services

	Population côtière (millions)	Population totale (millions)	% de la population côtière
Algérie	19,8	41,3	48%
Égypte	25,2	97,6	26%
Libye	3,1	6,4	49%
Mauritanie	1,5	4,4	35%
Maroc	18,8	35,7	53%
Soudan	1,1	40,5	3%
Tunisie	9,2	11,5	80%
Total AN	78,73	237,5	33%

Source (OHI, 2017)

Le transport maritime inclut les passagers, les marchandises et toutes autres formes de transport. Selon l'UNCTAD (2018), la totalité des exportations maritimes au niveau de la sous-région de l'AN s'élevait à 3,6 milliards d'USD pour 2016, soit 28 % de la totalité des services exportés et 57 % des 6,32 milliards d'USD, correspondant au total des exportations de l'Afrique par transport maritime (UNCTAD Stat., 2018). Néanmoins, ce chiffre est sous-estimé, en l'absence de données sur le transport maritime pour la Libye et le Soudan ; les services de transport maritime égyptiens auraient atteint 2,3 milliards d'USD pour l'année 2016, alors que les recettes du canal de Suez représentent à elles seules 5 milliards d'USD. La part exacte des exportations maritimes en AN serait pourtant une bonne illustration des caractéristiques de ce secteur au niveau régional. Pour évaluer l'importance de ce secteur, il faut tenir compte d'autres indicateurs, tels que le débit des transports conteneurisés et la flotte marchande, de même que l'indice de performance de la logistique (LPI).

D. Défis environnementaux liés au transport maritime

Bien que le transport maritime passe pour le mode de transport le plus « efficace », avec le moindre impact sur l'environnement et les plus faibles émissions de dioxyde de carbone, d'énormes défis environnementaux restent à relever. Cet impact négatif est dû au transport maritime ainsi qu'aux activités et industries portuaires, avec les coûts environnementaux qu'ils engendrent : gaz à effet de serre, monoxyde de carbone, émissions de dioxyde et d'oxyde d'azote, pollution sonore des océans, déversements de substances toxiques et de produits pétroliers, agents pathogènes, destruction de l'habitat marin suite à l'implantation de ports, impactant les récifs coralliens. Il faut citer en outre la bio-invasion, due aux entrées et sorties liées au transport maritime de marchandises.

L'Économie bleue ne considère pas les atouts de l'océan selon sa valeur apparente; elle tient compte de sa valeur intrinsèque, en introduisant des systèmes de comptabilisation des ressources naturelles, afin d'inclure la valeur de l'océan dans la comptabilité nationale.

Mises à part toutes autres considérations sur l'environnement en général, l'enjeu du changement climatique, dans la présente étude, englobe l'infrastructure durable (p.ex. les ports verts), avec

l'aménagement d'infrastructures déjà existantes et la création d'une nouvelle économie bleue ; des plans et politiques de développement aux niveaux continental, sous-régional et national ; enfin, une législation adaptée : voilà les éléments essentiels pour la durabilité des économies africaines (AFDB et UNECA, 2017). La sous-région se positionne assez bien en termes de mesures d'économie verte ; néanmoins, le transport maritime fait partie des secteurs où il y a encore grandement matière à amélioration.

L'EB est peu émettrice de carbone, efficace et propre. Sa croissance passe par les investisse-

Transport maritime et économie bleue

L'économie bleue présente un fort potentiel pour contribuer à accélérer la croissance du BIP en Afrique. La fourniture de services d'origine marine et maritime et le développement du transport maritime permettront d'atteindre la croissance bleue ; cet essor jettera les bases du développement durable en Afrique. Grâce au commerce et au transport maritime (> 90 %), l'AN contribue pour près de 50 % au total de la valeur du transport au niveau du continent africain ; en outre, la sous-région exporte des services de transport maritime. C'est là une opportunité unique pour mettre en place des politiques et stratégies adaptées pour maximaliser les bénéfices de ce secteur dans le sens d'une croissance bleue aux niveaux sous-régional et continental.

ments qui tendent à réduire les émissions de carbone et la pollution afférente ; elle permet

III. Feuille de route pour la transition vers l'EB en AN

De par sa position géographique stratégique, la région de l'AN s'avère être riche en ressources bleues; l'EB peut ainsi devenir un véritable moteur de croissance pour la sous-région. De fait, la transition vers l'EB devrait dynamiser le développement local et régional, grâce à l'exploitation de toutes les capacités de ses richesses aquatiques.

Développer une stratégie en matière d'économie bleue (EB) est essentiel pour maximiser les avantages à tirer des océans, en conformité avec les principes de l'EB tels qu'énoncés dans les objectifs de développement durable (ODD).

La sous-région de l'AN peut exploiter l'EB avec profit, capitaliser sur ses immenses ressources naturelles et diversifier son économie grâce aux industries basées sur l'exploitation de l'océan, avec d'immenses retombées économiques et

d'améliorer l'efficacité énergétique ; elle permet d'exploiter la formidable force d'un capital naturel comme celui des océans ; elle contribue à mettre un terme à la perte de la biodiversité ; elle permet de sauvegarder les avantages fournis par les écosystèmes (Banque mondiale et Département des Affaires économiques et sociales des Nations unies, 2017). L'EB comprend la contribution des océans à la création de richesse. The BE understands the ocean's contribution to wealth creation, the sustainability of that contribution as well as the sources of all sustainability threats (Colgan 2016).

Tableau 6 : Mise en œuvre des réglementations environnementales – sous-indicateur de l'indice de compétitivité des voyages et du tourisme (TTCI)

	Rang 2015	Rang 2017
Algérie	132	121
Égypte	139	135
Libye	NA	NA
Mauritanie	88	128
Maroc	89	72
Soudan	NA	NA
Tunisie	91	112

Source : (World Economic Forum, 2017)

sociales. **Il est essentiel de développer une stratégie liée à l'EB pour exploiter ce potentiel.** L'Économie bleue en Afrique : un guide pratique réalisé par l'UNECA en 2016 vise à rassembler tous les efforts du continent pour formuler une stratégie de l'EB et l'adopter parallèlement à d'autres stratégies nationales, parfois concurrentes. Les échéances et jalons tirés du guide pratique mettent en lumière les orientations nécessaires pour promouvoir l'EB en AN, afin de servir de moteur à la diversification, à la croissance et au développement.

Étape 1 : Établissement d'un calendrier, sensibilisation et prise de conscience :

Situation : L'EB n'est que partiellement conçue et comprise ; sa mise en pratique est incomplète. La

région de l'AN est à la traîne dans les domaines suivants :

- évaluation du potentiel des surfaces aquatiques, des richesses de l'océan et des diverses industries et services qui peuvent y être développés ;
- disponibilité d'une base de données marines

Lignes directrices:

- Transmettre le sentiment d'urgence, en vue d'une action rapide ;
- Étudier les ressources de l'EB ;
- Promouvoir la prise de conscience par le dialogue politique et des réunions de sensibilisation ;
- Actualiser les informations de base sur les secteurs de l'EB, grâce à des sources nationales, régionales et internationales;
- Préparer et diffuser un rapport de synthèse.

Il serait essentiel de constituer une base de données exhaustive pour mettre en avant des politiques axées sur l'EB et favoriser la mise en œuvre des principes de l'EB

Étape 2 : Formuler une politique d'EB coordonnée

Situation : Absence d'un organe de coordination du comité politique de l'EB

Guide pratique : Développer un organe de coordination de l'EB pour faciliter le processus de décision ;

- assurer un cadre stratégique inclusif dont le processus de formulation serait élaboré avec des instances publiques, privées et non gouvernementales.

Étape 3 : Élaborer une appropriation nationale de la formulation de l'EB

Situation : Les domaines que recouvre l'EB en AN ont été intégrés dans les politiques nationales sur une base sectorielle. Pour capitaliser sur les ressources de l'EB, il est essentiel d'élaborer une stratégie après avoir suffisamment développé ce concept et compris les liens d'interdépendance entre les différents secteurs.

Guide pratique : Les secteurs liés à l'EB se développent selon une logique d'intégration plutôt que d'isolation. Cela implique une coordination entre les différentes entités des pays de la sous-région, pour veiller à une stricte répartition des rôles et responsabilités. Cette logique sous-tend les processus suivants :

- La recherche du consensus ;

- La communication sur une politique axée sur l'EB ;
- L'engagement des parties prenantes ;
- La responsabilisation des acteurs clés ;
- L'élaboration d'une culture liée à l'EB

Étape 4 : Identification des secteurs prioritaires

Situation : L'AN possède beaucoup de secteurs liés à l'EB ; chacun d'eux a des caractéristiques distinctes, avec un cadre réglementaire particulier ; il est donc essentiel d'identifier et de prioriser les secteurs, que ce soit en termes d'élaboration d'une politique ou de mise en œuvre.

Guide pratique : Il est essentiel d'identifier et de prioriser les secteurs en termes d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique. En AN, les secteurs prioritaires sont le transport maritime et le tourisme. Cependant, le secteur minier et l'aquaculture présentent un intérêt significatif dans la sous-région.

Étape 5 : Élaboration de la politique d'EB

Situation : une politique en matière d'EB fait défaut dans la sous-région de l'AN, que ce soit au niveau national ou sous-régional.

Guide pratique : La conception d'une politique liée à l'EB, dotée d'un cadre de mise en œuvre et de régulation, englobe les éléments suivants :

- Conception d'un cadre réglementaire et de réformes ;
- Élaboration d'un scénario relatif aux résultats escomptés en termes de développement ;
- Acquisition d'un soutien politique fort ;
- Analyse des capacités des institutions et des lacunes en matière de compétences ;
- Fixation de jalons mesurables, associés à des actions rapides dans des délais nécessaires.

Étape 6 : Mise en œuvre de la politique

Guide pratique : Lignes directrices :

- Fixation des rôles et fonctions institutionnels en vue de la mise en œuvre ;
- Développement d'un plan d'action ;
- Mobilisation de ressources.

Étape 7 : Suivi et évaluation

Orientation politique :

- Développement d'un cadre de suivi et d'évaluation périodique des progrès dans la mise en œuvre.

IV. Références

- (AUC), and African Union Commission. 2012. "Africa's Integrated Maritime Strategy (2050 AIM Strategy)." Vol. 0. African Union. 2015. "Agenda 2063: The Africa We Want."
- Colgan, Charles S. 2016. "Measurement of the Ocean Economy From National Income Accounts to the Sustainable Blue Economy." *Journal of Ocean and Coastal Economics* 2 (2):12. <https://doi.org/10.15351/2373-8456.1061>.
- EIA Beta. 2017. "World Oil Transit Chokepoints."
- European Union. 2017. "Investing in the Blue Economy." European Commission.
- Goodwin, Andrew P. 2016. "The Economic Value of Shipping and Maritime Activity in Europe." [https://www.oecd.org/sti/ind/Session_1_c - Andrew Goodwin - Presentation for Website.pdf](https://www.oecd.org/sti/ind/Session_1_c_-_Andrew_Goodwin_-_Presentation_for_Website.pdf).
- Honey, Martha, and David Krantz. 2007. "Global Trends in Coastal Tourism." Washington DC: Center on Ecotourism and Sustainable Development, no. December:1-140. http://ttracanada-torc.ca/torc/downs1/global_coastal_tourism_trends.pdf.
- McArthur, Michelle Voyer; Genevieve Quirk; Alistair McIlgorm; Kamal Azmi; Stuart Kaye; Michael. 2017. "The Blue Economy in Australia." National Library of Australia.
- Nest, Gavin van der. 2017. "The Blue Economy - Opportunities for Africa's Sustainable Development Agenda." Tralac Trade Brief, no. February. <https://goo.gl/wJDcSd>.
- OECD. 2016. The Ocean Economy in 2030. OECD. <https://doi.org/10.1787/9789264251724-en>.
- Ocean Health Index . (2017). Ohi-Global version: Global scenarios data for Ocean Health Index,. National Center for Ecological Analysis and Synthesis, University of California, Santa Barbara. Retrieved from <https://github.com/OHI-Science/ohi-global/releases>
- OHI. (2017). Layers. Retrieved 2018, from Ohi-Science. org: http://ohi-science.org/ohi-global/layers.html#inland_coastal_population
- OHI. (2018). Marine Protected Areas. Retrieved from OHI: <http://www.oceanhealthindex.org/methodology/components/marine-protected-areas-mpas>
- Patil, Pawan G., John Virdin, Sylvia Michele Diez, Julian Roberts, and Asha Singh. 2016. "Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean." The World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/965641473449861013/pdf/AUS16344-REVISED-v1-BlueEconomy-FullReport-Oct3.pdf>.
- Pauli, Gunter, and George Steinmetz Corbis. 2015. "The Blue Economy." *The Economist Intelligence Unit*. Vol. 25.
- Randone, Mauro, Giuseppe Di Carlo, Marco Costantini, Thalia Tzanetti, Dominique Haferkamp, Adrien Portafaix, Marty Smits, et al. 2017. "Reviving the Economy of the Mediterranean Sea: Actions for a Sustainable Future." In *WWF Mediterranean Marine Initiative*. https://www.ansa.it/documents/1506517281253_wwf_REVIVING-MED-ECO_web_embargoed.pdf.
- Rangel-buitrago, Nelson, Allan T Williams, Giorgio Anfuso, Anton Micallef, and Enzo Pranzini. 2019. Coastal Scenery: An Introduction. *Coastal Scenery Evaluation and Management*. Vol. 26. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-78878-4>.
- Sáez, Sebastian, and Miles Mckenna Barak Hoffman. 2015. "Valuing Trade in Services in Africa." In *Africa Competitiveness Report*, 53-69.
- Smith-Godfrey, S. 2016. "Defining the Blue Economy." *Maritime Affairs* 12 (1):58-64. <https://doi.org/10.1080/09733159.2016.1175131>.
- Spalding, MJ. 2016. "The New Blue Economy: The Future of Sustainability." *Journal of Ocean and Coastal Economics* 2 (February). <https://doi.org/10.15351/2373-8456.1052>.
- Suárez-alemán, Ancor. 2017. "How Does Port Efficiency Affect Maritime Transport Costs and Trade ? Evidence from Indian and Western Pacific Ocean Countries." Policy Research Working Paper - World Bank 8204, no. September.
- UNCSD. 2012. "Blue Economy Concept Paper." UNCSD, no. June 2012:20-22. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf>.
- UNCTAD. (2014). All News. Retrieved March 2017, from UNCTAD: <http://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=832>
- UNCTAD. 2016. Review of Maritime Transport 2016. Review of Maritime Transport -UNCTAD/RMT/2016. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>.
- UNDP. 2018. "Leveraging the Blue Economy for Inclusive and Sustainable Growth."
- UNCTAD Stat. (2018). Maritime Transport . Retrieved from UNCTAD: <http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>
- UNECA. 2016a. Africa's Blue Economy: A Policy Handbook.
- . 2016b. The Blue Economy.
- UNECA (2016b) The Blue Economy.
- UNECA, AU, AFDB, and UNDP. 2017. Tracking Progress on Agenda 2063 and the Sustainable Development Goals Africa Sustainable Development Report. <https://doi.org/978-92-1-125130-2>.
- UNEP, FAO, IMO, UNDP, IUCN, and GRINDARENAL World Fish Center. 2012. "Green Economy in a Blue World." <https://doi.org/978-82-7701-097-7>.
- UNEP-ECMC. (2018). Protected Area Profile (Per country). Retrieved from World Database of Protected Areas : www.protectedplanet.net
- UNWTO. 2017. "Tourism Highlights."
- World Bank and United Nations Department of Economic and Social Affairs. 2017. "The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-Term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries," 36.
- WorldBank. (2017). Worldbank Databank. Retrieved from Worldbank Databank: <https://data.worldbank.org/indicator/AG.LND.TOTL.K2>
- World Economic Forum. 2017. "The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017."
- WTTC. 2017. "Travel & Tourism: Global Economic Impact & Issues."
- . 2018. "Travel & Tourism Global Economic Impact & Issues 2018."