



***L'INFLUENCE DU MILIEU MARITIME  
SUR L'ECONOMIE DU MAGHREB***

**Mémoire de géopolitique  
du commandant Daniel BAUMANN  
dans le cadre du séminaire « Géopolitique du Maghreb »**

**Directeur : Professeur Nicole GRIMAUD**

**Avril 2002**

# **L'influence du milieu maritime sur l'économie du Maghreb**

## **SOMMAIRE**

### **PREMIÈRE PARTIE : LE SECTEUR PRIMAIRE**

La pêche tunisienne

L'activité algérienne

L'atout marocain

Les ressources mauritaniennes

La situation libyenne

La coopération inter maghrébine

### **DEUXIÈME PARTIE : LE SECTEUR SECONDAIRE**

Les géants

Les autres

Les ententes nécessaires

### **TROISIÈME PARTIE : LE SECTEUR TERTIAIRE**

Le commerce maritime

Le tourisme

## INTRODUCTION

Bordé à l'ouest par l'Océan Atlantique et au nord par la Méditerranée, le Maghreb a toujours eu, de par sa situation géographique, des rapports privilégiés avec le milieu marin. Déjà, en 814 avant Jésus-Christ, Carthage (située dans la Tunisie actuelle) fut fondée par des marins et colons phéniciens sous la conduite de la reine Didon. Puis, tout au long de l'histoire, l'espace maritime fut utilisé pour d'abord envahir puis commercer avec les peuples du Maghreb. Les ports maghrébins furent ainsi développés et utilisés comme comptoirs par les puissances européennes. La Mauritanie est bordée par l'Océan atlantique, la Libye, l'Algérie et la Tunisie par la Méditerranée et le Maroc par les deux. Cette simple constatation géographique suffit à expliquer les divergences qui existent entre les pays du Maghreb quant à leurs relations particulières avec le milieu maritime.

Aussi, il est intéressant d'étudier l'influence du milieu maritime sur l'économie du Maghreb. Le secteur primaire est tout particulièrement dépendant des ressources halieutiques, le secteur secondaire est principalement concerné par l'industrie des hydrocarbures, quant au secteur tertiaire, ses deux pôles essentiels sont le commerce maritime et le tourisme.

Cette étude se bornera à l'économie licite et n'intégrera donc pas les trafics divers : Drogue, tabac et autres. Enfin, elle se limitera aux secteurs de l'économie où le milieu maritime a une influence directe et exclura donc les retombées financières indirectes de phénomènes tels que l'immigration.

## PREMIERE PARTIE : LE SECTEUR PRIMAIRE

### **I-A/ LA PECHE TUNISIENNE**

#### **I-A-1/ Production**

La pêche détient un rang prépondérant au sein de l'agriculture tunisienne, non dans sa part du produit brut agricole où avec 90000 tonnes par an elle en représente à peine 8% mais grâce à son importance dans l'exportation : En effet, les produits de la pêche contribuent à une entrée de 89 millions de dollars ce qui en fait le deuxième secteur agricole exportateur. Environ 17 % de la production globale, soit environ 15000 tonnes sont exportées annuellement dont neuf dixièmes en direction de l'Union européenne. Mais ces exportations ne concernent pas de manière égale tous les produits : le poisson frais n'en représente qu'un quart, le reste étant constitué par les mollusques et crustacés. Les importations sont nettement plus faibles avec 8000 tonnes, principalement des conserves en boîte, pour une valeur d'environ 8 millions de dollars. Mais ces chiffres qui peuvent paraître bons masquent certains contrastes et difficultés

#### **I-A-2/ Différences et difficultés**

La première contrainte provient du fait que la méditerranée étant une mer réduite bordée de nombreux pays, il a été conclu qu'aucun pays n'y possède de zone économique exclusive (ZEE). La ZEE est la zone s'étendant des côtes jusqu'à une distance de 200 nautiques en mer à l'intérieur de laquelle le pays exerce un droit souverain pour la préservation des ressources naturelles et de l'environnement, les activités économiques et la recherche scientifique. A titre d'exemple soulignons que sur les 362 millions de kilomètres carrés qui constituent l'univers marin, la ZEE française en représente 11 millions. La Tunisie doit donc apprendre à composer avec ses voisins pour exploiter ses ressources potentielles.

La principale difficulté rencontrée par le secteur tunisien de la pêche est le risque d'appauvrissement à terme des ressources halieutiques. En effet, la surexploitation de certaines zones ainsi que la pratique de techniques de pêche inadéquates ont exercé une pression sur l'écosystème marin et ses ressources. Citons que la production de poissons atteignait 100000 tonnes en 1988 contre un peu moins

de 90000 tonnes de nos jours. La diminution sensible de la productivité en matière de pêche provient d'une baisse de près d'un quart des quantités de poissons issus de la pêche côtière. Cette dernière est actuellement trop utilisée et cette tendance se confirme lorsque que l'on étudie la flotte de pêche ainsi que le nombre de pêcheurs. Ainsi sur 64 000 pêcheurs<sup>1</sup> plus de 43 000 pratiquent la pêche côtière artisanale contre 5400 la pêche au chalut, 5500 la pêche au lamparo pour le petit pélagique, 1000 la pêche à bord de thoniers et 9000 la pêche lagunaire. La flottille de barque côtière est également surdimensionnée avec près de douze milles unités pour à peine 374 chalutiers et 349 sardiniers.

En outre, il existe un fort déséquilibre géographique pour la répartition des unités de pêche. La région Sud concentre l'essentiel des navires notamment ceux de pêche côtière (plus de 60%) alors que les régions Centre et Nord se partagent le reste de la flotte et sont donc sous-exploitées.

L'utilisation des établissements industriels de transformation et de conditionnement des produits de la pêche n'est pas optimale. Il y a plus d'une centaine de ces établissements dont près de la moitié traitent principalement des crustacés et céphalopodes. Bien que les capacités frigorifiques pour l'entreposage soient bonnes, celles pour la congélation sont insuffisantes avec seulement 540 tonnes. De plus, la transformation des ressources halieutiques se borne uniquement à la mise en conserve du thon et de la sardine.

Enfin, il faut savoir que la consommation de poissons par habitant reste faible avec seulement 8,5 kilogrammes par an même s'il est observé une augmentation constante.

### **I-A-3/ Potentialités**

Mais il faut également reconnaître que la Tunisie possède quelques atouts en matière de pêche avec, en premier lieu, la qualité des produits de la mer pêchés. La majorité des prises concernent les poissons nobles (loup, daurade) pour lesquels il existe une forte demande internationale notamment en provenance des pays de l'Union européenne et du Japon. L'exportation des crevettes, autres mollusques et céphalopodes est également un élément fort de l'industrie de la pêche tunisienne.

---

<sup>1</sup> Source FAO : Food and Agriculture Organization of the United Nations

En second lieu, il faut admettre que même si de manière générale il y a une possibilité de diminution des ressources halieutiques, certaines espèces de poissons sont en nombre largement suffisant pour continuer leur exploitation sans risque. Les ressources halieutiques de la Tunisie ont fait l'objet d'évaluation d'abondance et de distribution géographique et bathymétrique. Il en ressort que pour les petits poissons pélagiques, le stock exploitable est évalué à 140000 tonnes par an. Pour les ressources démersales, les dernières estimations de 1987 laissent entrevoir une exploitation annuelle de 62500 tonnes dans les zones traditionnelles de pêche. L'exploitation combinée de ces deux ressources permettrait donc des prises de l'ordre de 200000 tonnes par an, ce qui est deux fois et demi plus grand que l'ensemble des prises actuelles de la Tunisie. Il existe donc encore un fort potentiel halieutique dans les zones de Tunisie.

Un autre point fort de la Tunisie en matière de pêche est la bonne situation des infrastructures portuaires correctes. Ce pays possède trente-six ports de pêche maritime classés en deux catégories. Tout d'abord les dix grands ports hauturiers qui peuvent accueillir tous les types de navires, du thonier au chalutier en passant par les petites unités de pêche côtière (Tabarka, Bizerte, La Goulette, Kélibia, Sousse, Monastir, Mahdia, Sfax, Gabès et Zarkis). Vingt-six ports côtiers assurent les services adéquats aux petites embarcations. En outre, d'autres sites de débarquement répartis sur les 1300 de côtes servent à l'ensemble des unités de pêche artisanale.

Enfin un des plus grands avantages de la Tunisie est la signature d'accords qui lui permettent d'exporter les produits de la pêche vers l'Union européenne sans avoir à payer des droits de douane. Ceci explique que 90% des exportations de la pêche se font en direction de l'Europe et principalement des marchés italiens, espagnols et français.

#### **I-A-4/ Mesures gouvernementales**

Consciente de ses difficultés et forte de ses atouts, la Tunisie a pris des mesures afin d'optimiser le secteur de la pêche. Elle a tout d'abord décidé de mettre à jour sa réglementation. La législation qui régit le secteur de la pêche se base sur le développement de la pêche, en assurant une production annuelle maximale, en maintenant l'effort de pêche à son optimum tout en préservant les acquis de la pêche côtière. Cette réglementation se rapporte aux modalités d'octroi d'autorisation de pêche, aux tailles minimales autorisées, dans l'exploitation de certaines espèces, dans

l'interdiction de la pêche aux phoques, aux cétacés ou encore aux tortues. Les caractéristiques des engins de pêche font également l'objet d'arrêtés divers. Certaines zones de pêche traditionnelle ont même été interdites.

Couplé à cette nouvelle réglementation, la Tunisie mise sur l'incitation à l'investissement étranger dans différents secteurs de la pêche. Le code d'incitation aux investissements (loi 93 -120), accorde des avantages fiscaux et financiers pour la promotion des projets de pêche et d'aquaculture. Les avantages fiscaux consistent à la déduction des capitaux investis des revenus soumis à l'impôt, à l'exonération des droits et taxes dues à l'importation des équipements et à la suspension de la taxe sur la valeur ajoutée entre autres. Les avantages financiers résident principalement en prime d'études, primats additionnelles ou primes d'investissement. En outre les projets de pêche bénéficie d'autres avantages en dehors du code d'incitation aux investissements : subventions, primes, réductions ou exonérations des droits de douane. D'autres projets d'investissements visent à rééquilibrer géographiquement l'effort de pêche, notamment dans le nord toujours sous exploité.

Divers autres projets sont actuellement l'étude : offre de partenariat entre la Tunisie et l'Europe, création de trois réserves maritimes et côtière tunisienne, sélectivité des chaluts à crevettes<sup>2</sup>, sélectivité des engins de pêche ou encore recherche dans le domaine de la pêche grâce à l'institut national des sciences et technologies de la mer, à la faculté des sciences de Tunis, à l'institut national agronomique de Tunis ainsi que d'autres instituts tunisiens.

Mais le projet le plus ambitieux est probablement le développement de l'aquaculture. Ce secteur profite d'une attention toute particulière car il est considéré comme pouvant pallier le tarissement des ressources halieutiques. Un plan directeur a d'ailleurs été élaboré : une cinquantaine de sites maritimes dont une quinzaine appropriée à la production intensive ont été identifiés. En outre, les principales techniques d'élevage sont maîtrisées. L'aquaculture marine est actuellement exercée par quatre entreprises ayant une capacité de production de 2000 tonnes par an de daurades et de loups. Même si le niveau de production est encore relativement faible, il existe de fortes potentialités concernant la diversification des espèces à élever qui laissent présager une augmentation sensible.

---

<sup>2</sup> du 9 au 11 octobre 2001 : « Atelier sur la sélectivité des engins de pêche » organisé par la COPEMED à Kerkennah Island (Tunisie)

## **I-B/ L'ACTIVITE ALGERIENNE**

### **I-B-1/ Des potentialités**

La situation algérienne est très semblable à celle de la Tunisie. En effet, les ressources halieutiques et aquacoles représentent un important potentiel économique qui pourrait davantage être rentabilisé. Ainsi l'Algérie dispose d'une façade maritime de plus de 1280 kilomètres, d'une surface maritime sous juridiction nationale d'environ 9,5 millions d'hectares et surtout d'une biomasse évaluée à près de 500 000 tonnes. En outre, elle peut exploiter soit en quantité importante des espèces dites grands migrateurs halieutiques, soit des espèces à forte valeur marchande comme les crustacés, soit encore près de 600 sortes d'algues marines pouvant être utilisées en médecine, agriculture, cosmétique.

### **I-B-2/ Des statistiques moroses**

Ce potentiel halieutique apparaît toutefois plus fragile en étudiant quelques données chiffrées. Tout d'abord, la production annuelle du secteur de la pêche algérienne varie entre 90 000 et 100 000 tonnes. Ce chiffre en augmentation constante est à rapprocher de la valeur de 160 000 tonnes par an, valeur à partir de laquelle la biomasse ne se renouvelle plus.

Le deuxième facteur à prendre en compte est la consommation annuelle par habitant. Effectivement, l'Algérien ne consomme en moyenne que 3,1 kilogrammes par an de poissons. Ce chiffre est très bas et montre le désintérêt de la population pour ce type de nourriture. Il faut savoir que l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) recommande un seuil minimum annuel par habitant de 6,2 kilogrammes. A titre d'exemple, citons que les moyennes de consommation en kilogramme par an et par habitant sont de 15,7 pour le monde, 12 pour la méditerranée et entre 8 et 10 pour les pays du Maghreb. L'Algérie accuse donc un retard certain dans ce domaine.

Le troisième facteur important montre la mauvaise exploitation géographique du secteur de la pêche. Alors que l'Algérie pourrait exploiter ses 9,5

millions d'hectares de superficie maritime sous sa juridiction, elle n'en exploite que 2,2 millions.

Ce phénomène découle en partie de la mauvaise situation d'ensemble de la flotte de pêche composée d'environ 2500 unités. De plus, avec une moyenne d'âge supérieure à 20 ans, ces bateaux présentent un taux d'immobilisation de 43 % ce qui est énorme.

Enfin, le dernier point mais non le moindre est que l'aquaculture est pour l'instant très peu développée.

L'Algérie a donc une problématique à résoudre qui peut se décliner en plusieurs points :

- Comment exploiter ses ressources halieutiques de manière durable et économique ?
- Comment relever la consommation annuelle de poissons par an et par habitant aux 6,2 kilogrammes préconisés par l'OMS ?
- Comment aider les pêcheurs à renouveler ou améliorer la flottille de pêche ?

### **I-B-3/ Une stratégie de développement**

Conscient de la problématique existante, le gouvernement algérien affiche une stratégie qui semble volontariste. Certains principes généraux sont à la base d'une politique de développement. Ceux-ci sont fondés sur une pêche économique, une pêche durable créatrice de richesses et visant à assurer la pérennité de la ressource, une pêche responsable grâce à un code de conduite de déontologie professionnelle, une pêche intelligente, une pêche intégrée à d'autres secteurs comme le tourisme ou l'agriculture, une pêche professionnelle et enfin une pêche écologique garante de l'écosystème méditerranéen.

Ce projet ambitieux cherche à atteindre des objectifs très variés et met en scène des acteurs divers. Ainsi, il essaie d'améliorer la ration alimentaire de l'Algérien, il vise à créer des emplois ou encore à promouvoir le tourisme. Afin de concrétiser ce projet, trois plans quinquennaux ont été prévus :

- Plan quinquennal du développement de l'aquaculture ;
- Plan quinquennal du développement de la pêche maritime et océanique ;
- Plan quinquennal de lutte contre la pauvreté et l'exclusion.

Pour encourager ce programme de relance, l'état accorde aux activités productives une enveloppe financière de soutien estimée à 9,5 milliards de dinars algériens sur quatre années, gérée par le fonds national d'aide pour la pêche artisanale et l'aquaculture (institué par la loi de finances de 1995). L'ensemble des programmes d'investissements prévus représenterait un total d'environ 35 milliards de dinars algériens.

D'autre part, il a été décidé de la création d'un établissement de Crédit à la pêche et à l'aquaculture. En effet, il n'existait aucun établissement de ce genre dans le secteur des ressources halieutiques. L'état s'est engagé à apporter un capital d'environ 500 millions de dinars algériens grâce à l'ouverture d'une filiale « crédit – pêche – aquaculture » auprès de la Caisse nationale de mutualité agricole C.N.M.A. disposant d'un réseau de caisses implantées au niveau des centres de pêche et d'aquaculture.

De plus, tout un panel de dispositions fiscales et douanières a vu le jour. Ces dispositions visent à stimuler l'investissement étranger et à améliorer la condition professionnelle des pêcheurs. L'objectif principal affiché est l'arôme autorisation de la flottille de pêche, vétuste et à améliorer son taux d'immobilisation qui avoisine pour l'instant 50 %. D'autres mesures visent à relancer les entreprises exerçant dans le domaine de la pêche grâce un traitement de l'endettement de celles-ci.

Les différentes activités ouvertes à l'investissement privé national ou étrangers recouvrent le domaine d'approvisionnement en matériel, équipements de pêche et pièces de rechange, le domaine du conditionnement et du transport des produits de la pêche, le domaine de la construction et de la réparation navale, le domaine de l'aquaculture, et évidemment le domaine de la pêche maritime. C'est dans ce dernier domaine que des mesures spectaculaires au plan national ont été prises notamment avec l'autorisation de pêche accordée à certains navires étrangers dans les zones de pêche réservée algérienne. On peut ainsi citer l'exemple des treize thoniers japonais qui sont autorisés à pêcher dans les eaux algériennes depuis avril 2001 à la grande colère des pêcheurs algériens. Les deux sociétés nippones qui gèrent ces navires ont déboursé près de 97,5 millions de dinars au gouvernement algérien pour la capture de 750 tonnes de thon rouge. Cette pratique vise à réduire le braconnage dans ses eaux territoriales par des chalutiers de toutes nationalités et à monnayer la pêche au large dans un secteur géographique où les bateaux algériens, petits et mal équipés, ne peuvent de toute façon pas se rendre. Ainsi, chaque tonne de

poissons pêchés rapporte 130 dollars au gouvernement algérien, chaque chalutier doit embarquer un contrôleur supervisant la nature des prises et doit comporter au moins dix pour cent d'algériens dans son équipage. Si l'armateur souhaite commercialiser son poisson sur le marché international, il devra en outre s'acquitter du paiement d'une taxe à l'exportation.

Enfin, l'état fonde de grands espoirs sur l'aquaculture. Il s'engage ainsi à financer 48 % d'un programme<sup>3</sup> ayant pour but de créer 10 000 emplois directs, 50 000 emplois indirects, et produire 30 000 tonnes de poissons par an destiné à la consommation intérieure et à l'exportation. Concernant l'aquaculture marine, les centrales hydroélectriques du Cap Ginette et de Jijel devraient servir de fermes marines destinées à l'élevage de loups et de daurades.

Ainsi, l'Algérie essaie de sortir la pêche de l'artisanat. Au travers de réformes, d'aides et de partenariats, ce pays développe un plan ambitieux pour optimiser le secteur de la pêche. Toutefois, il faudra du temps pour améliorer la situation actuelle et ne pas perdre de vue que la Méditerranée n'est pas une des mers les plus poissonneuses du globe, ce qui rend la tâche algérienne d'autant plus ardue.

## **I-C/ L'ATOUT MAROCAIN**

### **I-C-1/ Un secteur puissant**

Contrairement à l'Algérie, la Libye ou à la Tunisie, la pêche maritime joue un rôle crucial dans l'économie marocaine. La situation n'est pas seulement différente à cause du rôle tenu par la pêche ; elle l'est également par les ressources disponibles. Le Maroc jouit d'une position géographique idéale. En effet, celui-ci n'est pas uniquement bordé par la Méditerranée comme les pays cités précédemment, mais la majeure partie de ses 3600 kilomètres de côtes longe l'Océan Atlantique. Si cela ne lui est d'aucune aide concernant les ressources pétrolières ou gazières, il en est tout autrement dans le secteur de la pêche maritime où ses eaux territoriales comptent parmi les plus poissonneuses du globe.

---

<sup>3</sup> Plan national de relance de l'aquaculture (PNUD)

Ainsi, ses ressources halieutiques contribuent de manière très significative à la richesse nationale et à l'équilibre de la balance commerciale. La production halieutique de 1999 estimée à 758 000 tonnes a généré un flux financier de 4.9 milliards de dirhams.. Il faut noter qu'au cours de ces six dernières années, les exportations de l'ensemble des produits d'origine halieutique ont réalisé un chiffre d'affaires moyen annuel à l'export d'environ 7 milliards de dirhams, soit plus de 56 % des exportations du secteur primaire du royaume chérifien. Le secteur des pêches maritimes réalise aussi près de 3 % du produit intérieur brut et 16 % des ventes globales à l'étranger.

Le Maroc a un potentiel de production estimé à 1.5 millions de tonnes renouvelable par an. Il est le premier producteur halieutique du continent africain et il en est le vingt-cinquième mondial surtout grâce à la sardine dont il est le premier producteur et exportateur mondial. Sa zone économique exclusive de plus d'un million de kilomètres carrés peut donc être considérée comme un important réservoir stratégique de ressources alimentaires même si ces dernières ne sont guère prisées de la population locale. A l'instar des autres pays du Maghreb, l'alimentation de la population ne provient que très peu de la mer. Seulement 7 kilogrammes de poissons par an sont consommés annuellement par le citoyen marocain. Ce chiffre très faible voudrait être ramené vers 12 kilogrammes en 2004 par le gouvernement marocain.

Pour l'année 2000, la pêche côtière a débarqué près de 765 000 tonnes de poissons et, sur les dix dernières années, une moyenne de 530 000 tonnes par an. Les cinq sixièmes de ces captures concernent les poissons pélagiques (sardines, maquereaux, chinchards), le reste étant constitué de poissons benthiques. Les deux tiers des débarquements sont destinés aux industries de transformation alors que le dernier tiers alimente le marché local en poissons frais.

La pêche hauturière et littorale concerne les céphalopodes, les poissons blancs ainsi que les crevettes et poissons réfrigérés. Les quantités débarquées annuelles durant la dernière décade évoluent de manière irrégulière avec une production moyenne annuelle de 120 000 tonnes. En revanche, la valeur de la production a subi une forte hausse de 54,1 % atteignant 2.941 milliards de dirhams. Quant aux activités littorales, celles-ci ont progressé de 6679 tonnes à 9914 tonnes en disant ce qui signifie une hausse de 48,4 % en masse, alors que leur valeur a augmenté de 285,4 % pendant la même période.

### **I-C-2/ Moyens et objectifs**

La flotte marocaine, d'un tonnage de jauge brute dépassant les 220 000 T. J. B., compte près de 3000 unités, dont 2524 unités côtières et 454 unités hauturières. Ces dernières formées pour l'essentiel de chalutiers congélateurs constituent l'essentiel du tonnage de jauge brute de la flotte. Il faut ajouter à ce chiffre les 12 000 barques qui opèrent dans le secteur de la pêche artisanale.

Les moyens humains sont également conséquents. Le secteur de la pêche emploie directement plus de 104 400 marins et indirectement 400 000 personnes. L'importance de l'effectif explique l'attitude du gouvernement à l'égard de ce secteur primordial pour l'économie marocaine mais qui est aussi un facteur d'équilibre et d'harmonie sociale dans le royaume chérifien.

Les structures de pêche sont bien développées. Le Maroc compte 27 ports de pêche dont 19 atlantiques et 8 méditerranéens. Les ports atlantiques ont accaparé en 1998 près de 96 % de l'ensemble des prises côtières. Le port de Laâyoune a déchargé quant à lui 50 % des prises côtière de la flotte côtière. Ces grands ports alimentent en outre les usines de transformation des produits halieutiques : 24 % des captures rejoignent les conserveries, 42 % les unités de sous-produits et 4 % les unités de congélation.

Les objectifs du gouvernement marocain sont cohérents avec l'importance du secteur. Concernant tout d'abord la production halieutique, le Maroc espère atteindre, avec un taux d'accroissement annuel moyen de 17 %, la barre des 1.5 millions de tonnes qui correspond au seuil de renouvellement des ressources. Le gouvernement vise également une création de 40 000 nouveaux postes d'emploi. Enfin, les cibles financières sont une valeur ajoutée de 13 milliards de dirhams, un chiffre d'affaires à l'exportation de 14 milliards de dirhams, un chiffre d'affaires sur le marché domestique de 3.2 milliards de dirhams et un niveau d'investissement global de 7.65 milliards de dirhams. Pour atteindre ces objectifs, la politique du gouvernement marocain s'appuie sur trois axes de développement qui sont la préservation des ressources halieutiques, la promotion sociale et la mise à niveau du secteur.

### **I-C-3/ Coopération internationale**

Signé à Bruxelles en 1996, un accord de pêche entre l'Union européenne et le Maroc définissait l'engagement à tenir pour chacune des parties :

L'Europe fournissait une compensation financière de 500 millions d'écus et le Maroc laissait à environ 500 navires communautaires le libre accès à sa zone économique exclusive. Cet accord est arrivé à échéance le 30 novembre 1999 et n'a pas été reconduit depuis malgré de nombreuses négociations. En effet, le Maroc ne désire pas renouveler cette expérience sous prétexte de protéger ses ressources halieutiques. Il accuse les navires espagnols principalement, de se livrer à un pillage de ses ressources. Toutefois, cet accord est considéré comme étant très important par Bruxelles car il permettait à des pêcheurs européens souvent considérés en difficulté de bénéficier de l'accès à une zone particulièrement prospère. A cette fin, de nombreuses négociations ont été conduites notamment par Jean Glavany, ministre français de l'Agriculture ou encore Franz Fischler, membre de la Commission européenne chargé de l'agriculture, du développement rural et de la pêche. A titre d'exemple, entre octobre 2000 et avril 2001, sept réunions ont eu lieu au niveau politique et treize au niveau technique. Néanmoins, l'incompatibilité des deux positions est trop importante pour parvenir à un accord. L'Europe reproche au Maroc de demander une énorme contrepartie financière au regard des conditions techniques d'exercice de la pêche éventuellement accordées ; en fait, le différend porte sur les zones et périodes pour lesquelles les navires européens sont autorisés à pêcher. La Commission européenne était même prête à encourager le développement du secteur marocain de la pêche en aidant à la création d'infrastructures portuaires, ou encore à accepter des obligations de débarquement très contraignantes dans les ports marocains<sup>4</sup>. Elle acceptait même une limitation, dans la durée et suivant le secteur d'activité, de la présence des navires communautaires. Toutefois, le ministre marocain a affirmé n'avoir aucune marge de manœuvre et a donc refusé de conclure un accord avec l'Union européenne, à la grande satisfaction des 400 000 personnes dépendant directement ou indirectement du secteur de la pêche.

Mais le Maroc continue d'entretenir des relations avec d'autres pays industrialisés comme le Japon. Le ministre marocain des pêches maritimes a effectué une visite au Japon en septembre 2001 afin de promouvoir le partenariat maroco-japonais dans le domaine de la pêche, où le sujet de l'exploitation durable des ressources halieutiques a été évoqué, et pour encourager les investissements des opérateurs privés. Des dispositions ont y été prises pour attirer les capitaux étrangers.

---

<sup>4</sup> D'après la « Déclaration sur le Maroc-Pêche » par Franz FISCHLER à la Session du Parlement Européen, Strasbourg, le 5 avril 2001.

Le Maroc cherche donc la coopération internationale mais l'action du gouvernement est dictée par le poids politique et économique important des personnes vivant du secteur de la pêche.

## **I-D/ LES RESSOURCES MAURITANIENNES**

### **I-D-1/ Un pilier de l'économie**

Le secteur de la pêche est un secteur stratégique pour l'économie d'un pays pauvre comme la Mauritanie. En effet, il est l'une des principales sources de rentrées fiscales et d'apports en devises. En outre, il contribue de manière significative à la réduction du déficit budgétaire et de la balance des paiements, mais il est aussi un acteur dynamique du développement des emplois et des revenus au plan national. Ainsi pour ces dernières années, le secteur de la pêche est gratifié d'une moyenne de 52 à 54 % des recettes d'exportations, de 10 à 13 % du PIB et de 20 à 30 % des recettes budgétaires.

Si la Mauritanie compte autant sur les ressources halieutiques, c'est parce qu'elle dispose de potentialités énormes. Les quelques 750 kilomètres de côtes atlantiques de ce pays comptent parmi les plus poissonneuses du globe ; ces eaux sont même plus poissonneuses que celles du Maroc. En effet, avec une zone économique exclusive quatre fois plus petite que celle du royaume chérifien, la biomasse renouvelable est comparable, c'est à dire environ 1 500 000 tonnes. La production annuelle est en moyenne de 580 000 tonnes par an, ce qui en fait le deuxième plus gros pays producteur du Maghreb loin devant la Tunisie, l'Algérie ou encore la Libye.

En ce qui concerne la flotte de pêche, elle est plus réduite que celle du Maroc. Les derniers chiffres de 1996 donnaient 453 unités de pêche industrielle dont 199 navires locaux et 254 navires étrangers. La pêche artisanale totalisait environ 3500 bateaux et il y a 45 usines opérationnelles. Enfin, le nombre de pêcheurs s'élevait à 36000 contre près de 105 000 au Maroc , soit près de trois fois moins pour la même biomasse exploitable.

### **I-D-2/ De sérieuses difficultés**

En dépit de l'importance du secteur, des contraintes sensibles pèsent sur la Mauritanie. Il s'agit tout d'abord de l'insuffisance de main d'œuvre qualifiée aussi bien en mer que sur terre. Le nombre de pêcheurs n'est pas assez important pour pouvoir rentabiliser les formidables ressources halieutiques à disposition. Ainsi, la majorité des navires de pêche industriels sont étrangers. De plus, la pêche artisanale est moins développée qu'au Maroc en terme de bateaux côtiers et de barques de pêche.

La deuxième difficulté provient du fait que la Mauritanie, pays très pauvre, souffre de la faiblesse de son tissu industriel. Les capacités des entreprises privées nationales du secteur sont extrêmement limitées et les insuffisances des infrastructures et services portuaires sont flagrantes. Il en résulte que les conditions d'exploitation des ressources halieutiques ne sont pas optimales. Notons que l'année 2000 est la seule année dans les sept dernières où les exportations de la pêche n'ont pas compté pour plus de la moitié des exportations totales. Avec 38.04 % en 2000, ce secteur a été devancé par les exportations des produits miniers. Ce recul notable a eu des conséquences négatives sur l'ensemble de l'économie.

Enfin, la dernière difficulté mais non la moindre réside dans l'insuffisance de la capacité de surveillance permettant de contrôler sa zone économique exclusive longue de 750 kilomètres et large de 360 kilomètres. Au vu des difficultés mauritaniennes pour assurer une surveillance efficace, de nombreux navires battant pavillon de complaisance ou sans pavillon n'hésitent pas à braconner dans les eaux territoriales et à se livrer à une pêche intensive, pillant une grande partie des ressources halieutiques. Pour pallier ce problème, la Mauritanie ainsi que six autres pays d'Afrique de l'Ouest ont lancé, depuis Nouakchott le 25 septembre 2001, un appel à une mobilisation internationale contre ce fléau. Pour l'organisation Greenpeace, le port de Las Palmas est la principale destination des contrebandiers afin d'écouler leurs marchandises vers l'Europe.

### **I-D-3/ A la recherche de solutions**

Pour lutter contre ses problèmes, le gouvernement mauritanien a élaboré un plan quinquennal fondé essentiellement sur la protection, la conservation et la connaissance des ressources halieutiques. A ce titre, des mesures législatives et matérielles ont été décidées. Sur le plan de la loi, les principaux

changements concernent la réglementation à appliquer aux contrevenants en termes d'amendes et autres sanctions ainsi que la possibilité d'arrêts biologiques plus longs. Le gouvernement a également décidé d'investir pour acquérir du nouveau matériel lui permettant de surveiller plus efficacement sa zone de pêche : il s'agit de trois stations radar, de quatre vedettes côtières, d'un navire hauturier, de deux patrouilleurs rapides de poursuite pour la lutte anti-pirates ainsi que d'un système de localisation et d'identification par satellite<sup>5</sup>. Toutefois, au vu de la surface maritime à surveiller, il semble que ces moyens soient dérisoires et ne pourront pas endiguer efficacement le pillage des ressources halieutiques.

Consciente de ses difficultés économiques, la Mauritanie recherche de l'aide dans la coopération internationale, notamment avec l'Union Européenne. Un accord a d'ailleurs été signé en 1996 entre les deux parties. Ce dernier autorisait la présence de 41 céphalopodiers et 27 thoniers espagnols dans les très poissonneuses eaux mauritaniennes. Il permet également la prise par des navires espagnols de 18 000 tonnes de merlan, de 5 500 tonnes de crustacés et de 300 tonnes de langoustes. L'Union européenne alloue en contrepartie une compensation financière à la Mauritanie de 267 millions d'euros. Cet accord est très important pour la Mauritanie mais il ne lui suffit pas. Aussi a-t-elle engagé des discussions en mars 2001 avec le gouvernement polonais et quelques entrepreneurs privés. A cette occasion, le ministre de la pêche mauritanien M. Mohamed El Moktar Ould Zamel a indiqué : « Notre pays a adopté une stratégie de développement de la ressource halieutique qui donne la priorité à l'incitation de l'initiative privée et à l'obtention d'investissements à travers le parlement ». Il est donc clair que la Mauritanie cherche à attirer les capitaux étrangers afin de pouvoir moderniser son économie fragile.

## **I-E/ LA SITUATION LIBYENNE**

La Libye est le pays du Maghreb où la pêche revêt le moins d'importance. En effet, les rentes dues au pétrole et l'embargo subi relèguent le secteur de la pêche au second plan. Pour autant, cela ne signifie pas que cette activité soit totalement inexistante. Cependant, elle est principalement pratiquée par de petits artisans pêcheurs et sert à nourrir la population locale, notamment côtière. La flotte

---

<sup>5</sup> D'après le site du gouvernement [www.mauritania.mr](http://www.mauritania.mr)

libyenne comprend donc 3560 unités de pêche dont 3340 de pêche côtière et seulement 90 chalutiers et 130 senneurs. Les senneurs correspondent essentiellement à des lamparos et les chalutiers représentent l'essentiel de la flotte industrielle. Si grâce à la pêche côtière, la Libye dispose numériquement de plus de navires que l'Algérie, il en est tout autrement du nombre de pêcheurs. L'Algérie compte approximativement 23 000 pêcheurs alors que la république libyenne n'en dénombre que 4700. En comparant le nombre de pêcheurs par kilomètre de côtes en Méditerranée, on peut estimer qu'il y a à l'échelle de la région 6.5 pêcheur par km de côte. La moyenne régionale s'établit quant à elle à 12.2 pêcheurs par km de côte. Tandis que les pays du Maghreb se situent au-dessus de cette moyenne, la Libye se trouve elle, en dessous comme les pays européens. D'ailleurs, la production locale est réduite puisqu'elle ne débarque que 30 000 tonnes de poissons par an, ce qui est le chiffre le plus faible de tout le Maghreb. Néanmoins, la productivité libyenne n'est pas mauvaise, car en Méditerranée, la production par pêcheur par an est en moyenne de 4.7 tonnes pour l'ensemble des pays et de 6.4 tonnes pour la Libye. Vu les faibles moyens représentés, il est évident que ce secteur n'est pas prioritaire et n'a donc aucun poids économique ou politique.

## **I-F/ LA COOPERATION INTER MAGHREBINE**

La Mer Méditerranée est un écosystème très fragile : Les causes sont multiples. La principale d'entre elles est la pollution due aux produits résiduels (500 millions de tonnes par an), aux métaux lourds (7 500 tonnes par an) et aux pollutions chimiques et agricoles (200 000 tonnes de produits chimiques par an et jusqu'à 1 million de tonnes de pétrole brut issu de déversements accidentels et des pétroliers). L'Océan Atlantique, le long des côtes marocaines et mauritaniennes est également très exposé aux risques écologiques. Aussi, afin de prendre en compte le problème dans sa globalité et d'en tirer les enseignements adéquats, des organes de coopération entre les pays du Maghreb et parfois avec les pays occidentaux ont vu le jour. Le plus connu de ces organismes est le projet COPEMED (coopération en Méditerranée), datant de 1996, essentiellement financé par l'Espagne et dont le but est d'instaurer une coordination plus efficace entre les Etats en matière d'aménagement et de gestion des pêcheries de Méditerranée occidentale et centrale.

Placé sous l'égide de la FAO, ce projet rassemble l'Algérie, la Libye, la Tunisie, le Maroc, Malte, l'Espagne, la France et l'Italie et couvre la période 1996-2003. La COPEMED est l'élément moteur de cette zone en matière d'environnement, de gestion des ressources halieutiques et de recherches scientifiques.

Du 24 au 26 octobre 2001, s'est déroulé à Tanger un atelier sur la réglementation des pêches maritimes dans les pays de la Méditerranée occidentale et centrale. Le principal enseignement de ces travaux est qu'il est possible d'harmoniser les législations relatives à la protection et l'exploitation des ressources halieutiques. Les autres activités du projet COPEMED, à savoir l'amélioration des connaissances scientifiques, les travaux spécifiques sur les pêcheries, la diffusion de l'information, la formation des personnels ainsi que l'assistance et le conseil pour la gestion des pêcheries, ont également été évoquées.

Diverses manifestations, indépendantes de la COPEMED se déroulent de manière moins fréquente. Citons à titre d'exemple le « Séminaire international sur la biodiversité marine dans les pays musulmans » qui s'est tenu à Alger du 22 au 24 octobre 2001.

Des accords bilatéraux entre deux pays du Maghreb sont parfois conclus. En novembre 2001, le Maroc et la Mauritanie ont signé différents programmes d'exécution afin de renforcer leur coopération dans le domaine de la pêche maritime. Cet accord se décline en trois parties :

- Un programme de recherche scientifique commun pour la période 2002-2006.
- Un programme de coopération en matière de formation pour l'année 2002.
- Un programme de valorisation des produits de la mer.

La coopération maghrébine en matière de pêche existe donc, mais avec des effets limités. Comme nous l'avons vu précédemment, elle concerne principalement l'environnement et le milieu maritime et très peu le domaine des échanges économiques. Ces derniers sont pratiquement inexistantes entre les pays du Maghreb et sont presque toujours orientés vers les pays occidentaux. C'est assurément dans ces relations au sein du Maghreb que les principaux progrès restent à effectuer.

## DEUXIEME PARTIE : LE SECTEUR SECONDAIRE

L'influence maritime dans le secteur secondaire du Maghreb se manifeste essentiellement par sa contribution aux industries pétrolières ou gazières. Celle-ci peut s'exercer de manière directe avec la découverte de gisements offshore ou de façon indirecte avec l'utilisation de l'espace maritime et littoral pour y implanter des usines de transformation et des moyens d'acheminement. Dans les deux cas, tous les pays du Maghreb n'ont pas les mêmes chances. Deux géants, la Libye et l'Algérie, dominent ce secteur, alors que le Maroc et la Tunisie essaient d'employer leurs moyens limités de façon cohérente et que la Mauritanie est pratiquement inexistante dans ce domaine (un champ de taille moyenne y a été découvert en off shore au printemps 2001 mais son exploitation n'a pas encore débuté).

### **II-A/ LES GEANTS**

#### **II-A-1/ L'or noir libyen**

Le pétrole libyen a été découvert en 1914 par les Italiens et a commencé à être exploité et exporté au début des années soixante. Le roi Idriss a favorisé la fulgurante expansion de ce secteur en accordant la libre emprise aux compagnies anglaises et américaines qui ont profité de la qualité et de l'accessibilité du pétrole libyen pour hisser la Libye au quatrième rang mondial des producteurs de pétrole dès 1970. A cette époque et afin de pallier la fuite des richesses, la nationalisation de la distribution a été décidée, suivie trois années plus tard de la nationalisation de la production. En outre, pour garantir la pérennité de ressources pourtant considérables, la Libye a opté pour une politique de plafonnement de la production aux environs de 70 millions de tonnes par an, alors que la production était de 165 millions de tonnes par an en 1970. En 1995, ces réserves sont, pour le pétrole, 3 milliards de tonnes (soit 2,3 % des réserves mondiales) et pour le gaz 1290 milliards de mètres cube (soit 0,9 % des réserves mondiales). La Libye possède également le plus important gisement off shore de la Méditerranée associant pétrole et gaz : le plateau continental dans le golfe de Gabès où se trouve le champ de Bour. Enfin, des découvertes de nouveaux gisements sont régulières. Ainsi, le groupe TotalFinaElf vient de réaliser en décembre 2001 une

quatrième découverte de pétrole sur le bloc NC 186 situé à 800 kilomètres au sud de Tripoli et a en outre lancé l'année dernière le développement off shore du bloc 137.

Environ 80 % des revenus pétroliers ont été réinjectés dans les investissements de développement de la Libye. Il en découle que les équipements ont atteint un bon niveau avec notamment la réalisation d'infrastructures de premier ordre. Toutefois, le paysage libyen en a été fortement bouleversé. Sur le littoral, 5 terminaux sont équipés pour recevoir des pétroliers de 150 000 tonnes. Ils sont approvisionnés grâce à des oléoducs et gazoducs en provenance des champs pétrolifères au sud du golfe de Grande Syrte ou par des gisements off shore de la Méditerranée. Les ports exportateurs sont maintenant équipés en industrie de raffinage : Le pétrole est ainsi valorisé à Ras Lanouf, Marsa al-Brega et Tobrouk.

L'embargo subi par la Libye a eu des effets sur le développement des installations pétrolières. Bien que ne touchant pas l'exportation du pétrole (à la demande des Européens), l'embargo a particulièrement affecté les équipements de la National Oil Company (NOC) dont les zones d'exploitation sont anciennes et où le manque de pièces détachées s'est fait cruellement sentir. A cause de ce phénomène, la capacité de production de la NOC aurait baissé de 30 %. Cette chute de production a cependant été compensée par la croissance de la capacité de production des opérateurs étrangers opérant en Libye. Aussi, la Libye devra fournir un effort important en termes d'investissements afin remettre ses installations à niveau.

La Libye envisage également un grand projet gazier nommé le « Western Libya Gas » qui se traduit par la pose d'un gazoduc afin d'acheminer directement à travers la Méditerranée 8 milliards de mètres cube de gaz vers la Sicile à partir de 2004.

Le dernier bénéfice issu de l'influence maritime ne provient ni du pétrole ni du gaz mais de l'eau de la mer. Pour développer correctement le secteur de l'agriculture, la Libye manque d'eau douce. Aussi, elle s'est lancée dans un projet colossal : La Grande Rivière. Cette gigantesque entreprise vise à acheminer via 4 000 kilomètres de canalisations enterrées, 6 millions de mètres cube d'eau par jour depuis les nappes souterraines de Tazerbo, Sarir et Koufra vers le réservoir d'Ajdabiya afin d'irriguer à terme environ 300 000 hectares principalement en Cyrénaïque. Pour l'instant, une inconnue de taille subsiste : On ne connaît pas avec exactitude ces réserves en eau, non renouvelables. En outre, ce projet ne devrait fournir que les deux tiers des eaux nécessaires à l'autosuffisance alimentaire. De nombreux experts

économiques estiment que ce projet pharaonique est moins rentable que la désalinisation de l'eau de mer, d'autant que la Libye possède déjà plusieurs usines de dessalement d'eau de mer. La Libye a donc tout intérêt à poursuivre l'action entreprise dans ce domaine

### **II-A-2/ Le gaz algérien**

L'agriculture algérienne, soutenue depuis deux ans par un plan financier important n'arrive pas encore à rentabiliser les investissements consentis par l'Etat dans le cadre du Programme national de développement et de régulation agricole. Le secteur tertiaire est quant à lui improductif et peu organisé. C'est donc le secteur des hydrocarbures qui soutient l'économie algérienne. Mais contrairement à la Libye qui possède essentiellement des réserves de pétrole, l'Algérie peut compter sur d'importantes réserves de gaz naturel en sus de gisements de pétrole non négligeables. Dans ce secteur, l'influence du secteur maritime est forte. En effet, même si la plupart des gisements se situent dans le désert algérien (région de In Salah), les usines de raffinage de pétrole et de liquéfaction du gaz se localisent sur le littoral (Arzew, Alger, Skikda). A partir de ce littoral partent également les différents oléoducs et gazoducs à destination de l'Europe.

En mai 1998, les estimations de l'OPAEC annonçaient pour l'Algérie des réserves prouvées de 10 milliards de barils de pétrole. Les réserves de gaz sont quant à elles de plus de 4000 milliards de mètres cube (chiffre à rapprocher d'une production annuelle en 1994 de 56 milliards de mètres cube). Ne restant pas sur ses acquis, le gouvernement algérien cherche à augmenter ses réserves exploitables. Aussi, de nombreux forages nouveaux voient le jour, y compris dans le domaine maritime où l'exploitation offshore connaît un regain d'intérêt. Le 21 avril 2000, la société algérienne d'hydrocarbures (Sonatrach) a annoncé son intention d'explorer des gisements de pétrole au large d'Annaba. L'importance du potentiel explique la politique rentière du gouvernement algérien qui calque son budget sur les rentrées des hydrocarbures. D'ailleurs, M Ali Sassi dans un article publié dans La Tribune le 25 février 2002 déclarait « Les hydrocarbures, les deux mamelles de l'économie nationale ». Le budget alloué aux lois de finances ainsi que la gestion de la dette extérieure publique sont directement liés aux recettes pétrolières. Ces dernières sont pour l'instant considérables même si on observe une baisse pour l'année écoulée. En l'an 2000, le niveau record jamais égalé de 21,2 milliards de dollars de chiffre

d'affaires a été atteint grâce à une production de plus de 2000 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP). Les volumes commercialisés ont dépassé les 144 millions de TEP avec notamment un niveau d'exportation de 60 milliards de mètres cube de gaz naturel. Ce pays aurait acquis 12 milliards de dollars d'excédents en réserve de devises. L'Algérie est le seul pays africain à avoir la capacité à augmenter sa production. Concernant l'année 2001, les recettes sont estimées à près de 18,5 milliards de dollars, soit une baisse de près de 3 milliards de dollars. Cette baisse ne résulte pas d'une diminution de la production mais trouve sa justification dans l'évolution des cours. Ceux-ci ont oscillé entre 28 dollars le baril pour le premier semestre 2001 et 17 dollars le baril après les attentats du 11 septembre. D'ici 2004, les autorités algériennes entendent produire 1,5 millions de barils par jour et commercialiser 186 millions de TEP contre 138 millions en 1999.

Naturellement, les possibilités offertes par l'Algérie attirent les investissements étrangers, et les partenaires économiques dans le domaine de l'énergie sont nombreux. Par l'intermédiaire de divers gazoducs, l'Algérie fournit directement ou indirectement du pétrole à de nombreux pays d'Europe : Italie (un des plus importants clients pour le gaz algérien avec 26 milliards de mètres cube par an), Espagne, Portugal, France. Elle a également signé des contrats avec la Grèce, l'Angleterre ou encore la Turquie.

Outre les Etats, les sociétés privées et publiques, européennes et américaines, cherchent aussi à signer des contrats avec la Sonatrach. On assiste depuis juillet 2001 à une course au gaz algérien entre Américains et Français. Les Américains veulent négocier des achats directs de gaz à l'Algérie mais ils s'inquiètent de la mainmise des groupes français Gaz de France et Total. Notons que Gaz de France avait signé un accord de partenariat avec la Sonatrach pour « intervenir conjointement sur les marchés en commercialisant ensemble des volumes de gaz ». D'autre part, la Sonatrach a signé un accord avec BP concernant le développement et l'acheminement du gaz à partir des champs d'In Salah. La Sonatrach recherche en effet des partenaires lui permettant de réaliser des investissements très lourds prévus dans la prochaine décennie : augmentation des capacités des gazoducs et méthaniers, projet de deux gazoducs sous-marins. L'Algérie mise donc principalement sur le gaz, mais l'ouverture à la concurrence du

marché gazier européen<sup>6</sup> risque à terme d'inquiéter ce pays qui réalise 90 % de ses exportations avec les pays de l'Union.

## **II-B/ LES AUTRES**

### **II-B-1/ L'espoir déçu marocain**

« Nous nous réjouissons ..., de t'annoncer, cher peuple, la bonne nouvelle de la découverte du pétrole et du gaz, de bonne qualité et en quantités abondantes, dans la région de Talsint dans les provinces de l'Oriental qui nous sont si chères ». Ce discours, prononcé en août 2000, par le roi du Maroc à l'occasion de la « Révolution du roi et du peuple », laissait entrevoir d'énormes possibilités. Un journaliste pétrolier affirmait même qu'il y aurait plus de pétrole dans l'off shore atlantique qu'à Talsint.

Le 30 août 2000, les estimations faisaient état de 12 à 15 milliards de barils et devaient permettre au Maroc de faire face à ses besoins propres pour les 100 ans à venir. La région de Talsint devait présenter des réserves équivalentes à deux milliards de barils par an.

En janvier 2001, la situation évoluait défavorablement mais l'optimisme était encore de rigueur. Les réserves de Talsint étaient désormais connues et avoisinaient les 100 millions de barils équivalent pétrole. Mais le réel motif d'optimisme était le résultat des forages en off shore au large de Kénitra dans l'Atlantique, des poches de gaz et de pétrole ayant été découvertes. D'ailleurs d'autres permis de recherche ont été délivrés par l'Office National de Recherche et d'Exploitation Pétrolière (Onarep) sur des zones au large de Tiznit à des sociétés suédoise et sud-africaine. Les espoirs du Maroc se déplacent donc vers l'off shore. Actuellement, 47 permis de recherche et 6 autorisations de reconnaissance sont attribuées à des sociétés pétrolières : Vanco, Keer Mac Gee, Shell et Taurus Energy Africa.

Rappelons que le royaume chérifien est importateur de pétrole et que la consommation locale se chiffre à près de 8 millions de tonnes par an. La production ne s'élevait qu'à 10 000 tonnes par an et ne provenait que de puits en voie de

---

<sup>6</sup> « la directive gaz » adoptée en juin 1998 par le Conseil des ministres de l'Union Européenne

tarissement. On comprend alors l'engouement suscité par d'éventuelles ressources en pétrole.

Toutefois, en l'absence de résultats concrets, la morosité est revenue. Faute de pétrole, le plan gazier a même dû être réactivé. Cependant cela s'est fait avec du retard en raison des « annonces de découverte de pétrole ».

### **II-B-2/ L'auto suffisance tunisienne**

Sans être aussi riche en hydrocarbures que ses homologues algériens et libyens, la Tunisie est correctement dotée en gisements aussi bien terrestres qu'off shore. Les réserves étaient estimées en 1994 à 57 millions de tonnes. Bien que ces réserves ne soient pas énormes, elles suffisent au petit producteur qu'est la Tunisie. Chaque année, ce sont environ 5 millions de tonnes de pétrole et deux milliards de mètres cube de gaz qui sont produits. Producteur modeste, ce pays est également un petit consommateur, ce qui explique son auto suffisance énergétique. Mais le gouvernement tunisien reste actif et prépare de nouvelles pistes énergétiques pour l'avenir : Ce sont le renforcement de la production gazière, le recours à des techniques sophistiquées de recherche et de production ainsi que l'exploration de régions nouvelles notamment en off shore.

En l'an 2000, il y avait dans le pays cinquante compagnies pétrolières dont quatre tunisiennes disposant d'un total de 37 permis d'exploration on shore et off shore. Les principaux gisements off shore se situent dans la zone au large de Miskar et la plus importante raffinerie de pétrole à Bizerte. Les chiffres pour l'année 2000 du Centre de promotion des exportations en Tunisie montrent que ce pays exporte pour environ 835 000 tonnes de pétrole brut et importe 840 000 tonnes de pétrole raffiné. Un équilibre est atteint au niveau pétrolier.

En revanche, un effort particulier est fait sur le gaz. En 1980, le gaz représentait 5 % de la demande intérieure en hydrocarbures contre 40 % de nos jours. La stratégie mise en place en 1996 accorde un intérêt élevé aux zones gazières en gardant à l'esprit que 4 % seulement des forages de Tunisie ont atteint 4000 mètres. En outre, des mesures incitant les entreprises étrangères gazières à s'implanter dans le pays ont été promulguées dans le nouveau code des hydrocarbures entré en vigueur le 20 février 2000. L'objectif du gouvernement tunisien est de favoriser l'exploration et la production de gaz, produit plus demandé, plus calorifique et beaucoup moins polluant que le pétrole.

## **II-C/ LES ENTENTES NECESSAIRES**

### **II-C-1/ Gazoducs - Oléoducs**

Comme nous l'avons vu précédemment, l'Algérie et la Libye sont des gros producteurs et exportateurs de gaz ou de pétrole. Or, les principaux consommateurs, les pays les plus industrialisés, se trouvent en Europe ou en Amérique du Nord. Si pour cette dernière région, le transport par voie maritime des hydrocarbures s'impose, il n'en est pas obligatoirement de même pour notre continent. En effet, la proximité de nos côtes avec celles de l'Afrique du Nord nous laisse deux possibilités techniques pour importer les hydrocarbures : Le transport par bateau (pétrolier ou méthanier) ou le transport par gazoducs et oléoducs. Le transport maritime est encore une solution courante en Libye et en Algérie (départ des ports de Skikda, Bejaïa ou Arzew). Toutefois, au vu des progrès techniques, du coût du transport, de l'écologie en Méditerranée et des risques de collisions encourus par les navires, l'utilisation massive des gazoducs et oléoducs sous-marins est assurément la solution la plus rentable et la moins risquée pour l'avenir.

Un gazoduc sous-marin avait déjà été mis en service dès 1983. Il s'agit du Transmed qui relie les champs de Hassi R' Mel en Algérie à l'Italie en transitant par la Tunisie. Les Européens ont très vite compris l'utilité d'un tel moyen d'approvisionnement en hydrocarbures. C'est pourquoi la Banque européenne d'investissement (BEI) a approuvé, dès 1993, des prêts en faveur du Gazoduc Maghreb-Europe. La BEI, l'institut de financement à long terme de l'Union Européenne avait déjà accordé jusqu'en 1997, plus de 1,1 milliards d'écus pour le tronçon transcontinental du projet qui achemine le gaz algérien vers l'Europe en passant par le Maroc et le Détroit de Gibraltar. Long de 2 200 kilomètres, il fournit à compter de l'an 2000, 12 % des besoins en gaz naturel de l'Europe et est relié au réseau transeuropéen de gazoducs grâce à des raccordements entre l'Espagne et la France. Il a acquis une capacité de transport de 10 milliards de mètres cube de gaz par an lors de sa première phase et doublera sa capacité dans une seconde phase. Ce projet, dont le coût avoisine les trois milliards d'écus, a été conduit par quatre grandes sociétés : La compagnie publique algérienne Sonatrach, la société marocaine Europe Maghreb Pipeline Ltd, le groupe espagnol Gas Natural et la compagnie portugaise Transgas.

Très rentables pour l'Algérie, le Transmed et le gazoduc Maghreb-Europe permettent à la Tunisie et au Maroc de profiter des avantages financiers de l'industrie pétrolière et gazière sans en avoir les réserves en matière première. En effet, il faut savoir que ces deux pays perçoivent du gaz à titre de droit de passage. A titre d'exemple, la Tunisie reçoit 2,2 % du gaz qui transite dans son pays via le Transmed. Le Maroc adopte une solution très intéressante qui consiste à se servir du gaz reçu à titre de redevance pour alimenter une centrale électrique à cycle combiné : La centrale de Tahadart, située à 30 kilomètres au sud de Tanger, bénéficie d'une double interconnexion gazière et électrique entre le Maroc et l'Espagne qui lui permet d'être approvisionnée par le gaz algérien et d'exporter l'énergie excédentaire du cycle combiné vers l'Espagne. Cette centrale est reliée au gazoduc Maghreb-Europe par une bretelle d'environ 12 kilomètres. Sa date de mise en service initialement prévue pour juin 2003, est confirmée pour octobre 2004.

Pour pallier le droit de passage payé au Maroc et à la Tunisie, et dans l'optique d'une plus grande exportation d'hydrocarbures vers l'Europe, l'Algérie étudie la faisabilité de deux nouveaux gazoducs qui la relierait directement à l'Espagne et à l'Italie. La Sonatrach s'est ainsi allié au groupe espagnol Cepsa. Le marché potentiel est celui des centrales à cycle combiné, grands consommateurs de gaz.

### **II-C-2/ Une organisation maghrébine**

Une autre manifestation de la coopération entre différents pays dont certains du Maghreb et ayant un rapport avec l'influence maritime sur le secteur secondaire est l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP). Cette instance a été créée le 9 janvier 1968 à Beyrouth par l'Arabie Saoudite, le Koweït et la Libye, seul représentant alors du Maghreb. L'Algérie l'a rejoint en 1970 avec d'autres pays du Moyen Orient, la Tunisie en 1982. La mission de cette organisation est de dynamiser la coopération entre les états membres dans les domaines de la production, du raffinage, du transport et du marketing. L'OPEAP a également financé quatre entreprises et un institut de formation. C'est par l'intermédiaire de ces entités que le rapport à l'influence maritime transparaît :

- Il s'agit tout d'abord de l'Arab maritime petroleum transport company (AMPTC). Cette compagnie de transport maritime immatriculée au Koweït,

formée de neuf pays membres est financée à 14 % par la Libye (quatrième contributeur), et 8 % par l'Algérie (septième contributeur).

- C'est en deuxième lieu The Arab petroleum investments corporation (Apicorp). Cet établissement financier créé en 1974 et installé en Arabie Saoudite s'occupe entre autre du transport des hydrocarbures et de leurs dérivés. On y retrouve encore la Libye et l'Algérie.
- L'ASRY (The Arab shipbuilding and repair yard company) dont la Libye est membre, exerce ses compétences dans l'entretien, la transformation et la modernisation des navires ainsi que dans l'entretien des ports.
- Enfin, The Arab petroleum service company (Apsco), créée en 1977 et immatriculée à Tripoli, opère dans les secteurs de l'exploration et du forage notamment off shore grâce à trois filiales.

### **II-C-3/ Des initiatives bilatérales**

Les dernières formes de coopération dans le domaine maritime des hydrocarbures au Maghreb sont généralement des accords bilatéraux. Mais selon les pays en présence, les répercussions économiques sont variables.

Un exemple de coopération réussie est celle instaurée entre la Libye et la Tunisie. Un volet concerne l'aspect maritime de cette entente : Il s'agissait des travaux de forages d'un gisement pétrolifère off shore situé à cheval sur les eaux territoriales des deux pays. Le « champ du 7 novembre » (en souvenir à l'accession au pouvoir du président Ben Ali) est exploité en commun par la société tuniso-libyenne de pétrole « joint oil ».

En revanche, les tentatives de rapprochement entre la Libye et le Maroc n'ont pas abouti à des résultats cohérents sur le terrain. Un accord de mai 1998 qui prévoyait un échange « pétrole contre marchandises » n'a trouvé aucune réalité concrète.

Dans le secteur secondaire, l'influence maritime conduit donc à une situation contrastée. L'Algérie exporte les trois quarts de sa production d'hydrocarbures vers l'Europe, le Maroc importe les six septièmes de son énergie mais en provenance du Moyen Orient. La Tunisie s'auto suffit, la Mauritanie est inexistante et la Libye construit toute son économie à partir de l'or noir.

## TROISIEME PARTIE : LE SECTEUR TERTIAIRE

### **III-A/ LE COMMERCE MARITIME**

Le commerce est, avec le tourisme, l'activité prépondérante du secteur tertiaire. Dans cette branche, c'est plus particulièrement le commerce maritime qui un élément moteur du fait des relations privilégiées entre le Maghreb et l'Europe, et grâce au faible coût du transport maritime au regard des masses et volumes transportés. En outre, le partenariat euro-méditerranéen va être appelé à amplifier l'importance des échanges commerciaux.

#### **III-A-1/ Le partenariat euro-méditerranéen**

A Barcelone, les 27 et 28 novembre 1995, les gouvernements de 27 pays représentant l'Europe et d'autres pays méditerranéens (parmi lesquels figurent l'Algérie, le Maroc et la Tunisie) ont créé le partenariat euro-méditerranéen avec l'adoption de la Déclaration de Barcelone. Celle-ci a pour but de faire du bassin euro-méditerranéen une zone de dialogue, d'échanges et de coopération afin de garantir la paix, la stabilité et la prospérité. Elle comprend trois volets :

- Un partenariat politique et de sécurité,
- Un partenariat dans les domaines social, culturel et humain,
- Un partenariat économique et financier.

Dans ce dernier domaine, c'est l'instauration d'une zone de libre échange à l'horizon 2010 qui constitue l'aspect le plus significatif et le plus connu. Cette zone se mettra en place progressivement selon un calendrier à négocier entre les signataires. Les échanges dans cette zone devront s'effectuer dans le respect des obligations de l'Organisation Mondiale du Commerce. Des Accords d'association entre l'Union européenne et les différents partenaires méditerranéens constituent, au plan bilatéral, l'outil principal de cette coopération. C'est incontestablement le partenariat euro-méditerranéen qui constitue l'espoir le plus important du Maghreb en matière de commerce.

En effet, les autres initiatives de ce genre se sont pour l'instant soldées par des échecs, comme c'est le cas actuellement pour l'Union du Maghreb

Arabe (UMA). L'UMA qui veut construire un marché intérieur maghrébin souffre des antagonismes marocains et algériens au sujet du Sahara Occidental. Le problème de l'UMA est de confier les souverainetés commerciales à un organisme maghrébin alors qu'il existe un manque de confiance entre les « partenaires ». Tant que les différents algériens et marocains ne seront pas réglés, l'UMA restera au point mort.

### **III-A-2/ Le commerce transméditerranéen**

Un séminaire<sup>7</sup> concernant la « facilitation du transport international de marchandises entre les pays des deux rives de la Méditerranée Occidentale » s'est tenu à Barcelone les 3 et 4 mai 2001. Ayant comme cadre l'étude de la fluidité des transports et compte tenu de la nature du commerce en Méditerranée, le séminaire a été axé sur le transport maritime et le domaine portuaire ainsi que sur le problème du passage frontalier.

Le commerce<sup>8</sup> entre les deux rives de la Méditerranée n'est pas équitable. En 1999, ce sont 11,6 millions de tonnes qui transitaient dans le sens Nord-Sud contre 45,6 millions de tonnes dans le sens Sud-Nord. Mais ce dernier chiffre est trompeur : En effet, 80 % du commerce Sud-Nord correspond aux hydrocarbures. Le transport maritime détient presque le monopole des charges transportées. Si pour le nombre de passagers, on observe une prédominance du transport aérien par rapport au transport maritime dans un rapport moyen de 20 pour 1, dans le cadre du transport de marchandises, la tendance est inversée dans un rapport de 1000 pour 1.

Cette importance du secteur maritime explique la bonne santé générale des infrastructures portuaires maghrébines. Les principaux ports (Casablanca, Alger, Radés, Tanger, Sfax, Bizerte et Tanger) déchargent entre 30 et 50 % du fret en provenance de l'Union européenne. Pour les marchandises à destination de l'Europe, ce sont surtout les ports d'Arzew, Bethioua, Bejaia, Skikda, Annaba et Skhira qui sont utilisés, notamment pour les trafics de marchandises liquides ou en vrac. Enfin, des lignes régulières de transport de personnes assurent des navettes entre le Maghreb et le continent européen. Conscients du poids des

---

<sup>7</sup> Organisé par le Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale (CETMO), organisme dépendant de l'ONU.

<sup>8</sup> Toutes données suivantes source CETMO

infrastructures dans le commerce maritime, les différents gouvernements maghrébins continuent de moderniser leurs ports : Réalisation d'un terminal de transbordement de vrac solides sur le port de Jen Jen en Algérie, construction d'un nouveau port de commerce au sud du port actuel de Tanger au Maroc ainsi que d'un terminal à conteneur sur le port de Bizerte en Tunisie.

Un dernier projet est actuellement à l'étude au Maroc. Il porte sur la réalisation d'un pont ou d'un tunnel entre le Maroc et l'Espagne destiné à s'affranchir du milieu maritime pour les échanges entre le Nord et le Sud. La faisabilité technique du projet est actuellement en cours d'étude. Ce projet, s'il s'inscrit totalement dans la démarche du partenariat euro-méditerranéen en matière de commerce, risque d'achopper sur la question des transports de personnes, les positions marocaines et européennes (accords de Schengen) étant très divergentes.

### **III-A-3/ Le cas libyen**

La position libyenne en matière de commerce et d'échanges maritimes a été fortement dépendante des sanctions subies. Un embargo américain a été décidé en 1982. La résolution 748 du Conseil de sécurité de l'ONU (31 mars 1992) instaurant elle aussi un embargo fut renforcée en 1993 par la prise en compte des équipements pétroliers et le gel des avoirs financiers. Le gouvernement américain a voulu l'étendre au pétrole mais les Européens ne l'ont pas voulu ainsi. L'année 1999 fut une année charnière car la Libye a livré à la justice les suspects de l'attentat de Lockerbie. Aussi, le Conseil de sécurité de l'ONU a levé les sanctions touchant la Libye en avril 1999.

Cette situation d'isolement a eu plusieurs conséquences sur le commerce maritime. La première est qu'il a surtout servi à vendre le pétrole aux européens, car ce fut le seul secteur d'importance non touché par l'embargo. La deuxième conséquence est que la Libye a développé des relations privilégiées avec certains voisins en vue de contourner cet état de fait : c'est ainsi que le port de Zarzis en Tunisie, port d'importance moyenne, a été utilisé comme relais des ports libyens. Enfin, la dernière conséquence concerne les petits biens d'équipements : La population libyenne, pour acquérir des marchandises, s'est livrée au commerce « à la valise » entre la Libye et l'île de Malte.

Maintenant que l'embargo est levé, la Libye cherche à se placer sur l'échiquier méditerranéen. Kadhafi, qui n'a pas abandonné ses songes pan

arabes, cherche à jouer un rôle moteur dans la région. Il ne croit pas dans le succès du partenariat euro-méditerranéen mais privilégie une solution 5+5 (Maghreb, France, Espagne, Italie, Portugal et Malte). Dans ce cadre, la Libye cherche à attirer les investisseurs étrangers : A la foire de Tripoli qui s'est déroulée du 2 au 12 avril 2001, un pavillon représentant 70 entreprises italiennes a été présenté. L'optique libyenne est d'échanger le pétrole contre les produits finis et le savoir-faire européens. De plus, le gouvernement libyen s'est rapproché des gouvernements tunisien et marocain grâce à la signature d'accords de libre échange conclu respectivement en juin 2000 et janvier 2001.

Le secteur du commerce maritime est donc relativement prospère pour les pays du Maghreb central mais toujours dans un axe Nord-Sud. Quant à la Libye, elle tente une double percée européenne et maghrébine. Enfin la Mauritanie est encore à la traîne et se contente des droits de douane et du commerce maritime des minerais.

### **III-B/ LE TOURISME**

L'influence de la mer est prépondérante pour le secteur du tourisme. Que ce soient le climat, le littoral et ses stations balnéaires ou encore les nombreuses croisières en Méditerranée, ce sont les manifestations du milieu maritime qui génèrent l'essentiel du tourisme du Maghreb.

#### **III-B-1/ Une région privilégiée**

Le Maghreb pourrait être la région idéale pour le tourisme. Le climat méditerranéen est clément même en hiver, de nombreuses stations balnéaires existent, le tourisme culturel est possible, et enfin la région est proche de l'Europe et bien desservie autant sur le plan maritime qu'aérien. C'est pourquoi certains pays du Maghreb considèrent le tourisme comme un secteur primordial de leur économie.

Au premier rang d'entre eux se trouve la Tunisie. Ayant des possibilités limitées en matière de pêche et étant tout juste auto suffisante en énergie, la Tunisie fait du tourisme son fer de lance économique. Elle profite ainsi de

nombreux atouts, notamment la beauté de ses plages qui ont attiré plus de cinq millions de touristes du monde entier venus gonfler les stations balnéaires mondialement connues telles que Djerba, Sousse, Hammamet et Tabarka. Il faut noter le développement d'un tourisme culturel basé sur la qualité de nombreux sites historiques. La législation a également été adaptée afin que les Européens et les Américains n'aient pas besoin de visa pour pénétrer dans le pays. La Tunisie dispose de fortes capacités hôtelières puisque 722 hôtels représentent 191 955 lits. Elle attire aussi les professionnels du tourisme : En effet, le groupe Accor, numéro un mondial de l'hôtellerie a décidé de tripler ses investissements (pour arriver à 100 millions de dinars) ce qui lui permettrait d'augmenter sa capacité en lits de 5 000 à 16 000 lits. En outre, la Tunisie comme les autres pays du Maghreb, jouit d'une position idéale vis à vis de l'Europe. La capitale Tunis est à moins de deux heures d'avion de Paris et une heure de Rome. Enfin, le pays est doté de solides infrastructures portuaires et aéroportuaires (sept aéroports internationaux et huit ports).

Le second pays où le tourisme représente une manne financière est le Maroc. Les prestations offertes aux touristes sont équivalentes à celles de Tunisie. Aussi, de nombreux Européens notamment scandinaves viennent se dorser au soleil marocain. La ville d'Agadir est la station balnéaire la plus sollicitée, surtout en hiver, grâce à ses dix kilomètres de plage, son aéroport et ses nombreuses possibilités d'hébergement. Comme la Tunisie, le Maroc intéresse les grands groupes hôteliers. Une convention signée entre le Royaume du Maroc et le Club Méditerranée définit les futurs engagements en capacité hôtelière : D'un montant de 103 millions d'euros, cet accord prévoit la réalisation de six villages vacances, l'extension d'un village existant et la réalisation de 9 000 lits supplémentaires. En outre, les groupes Accor et Barrière ont également présenté des projets d'investissement. Enfin, pour augmenter les rentrées d'argent, le Maroc va changer sa législation : Pour inciter les touristes à dépenser leur argent sur place et à délaisser les formules « tout compris », les agences de tourisme vont devoir effectuer la moitié de leur chiffre d'affaires en devises. Au total pour le Maroc, c'est en 2004 un chiffre de quatre millions de touristes qui est visé et une capacité en lits augmentée de 30 000 unités.

### **III-B-2/ La peur de l'insécurité**

Le Maghreb possède donc d'énormes atouts pour attirer le touriste. La situation pourrait être encore meilleure mais un phénomène

l'empêche : Le sentiment d'insécurité. Celui-ci peut être localisé géographiquement ou être le résultat d'un fait marquant. Le premier cas concerne à tort ou à raison la Libye, l'Algérie et la Mauritanie. Pour la Libye, c'est la peur d'un état dictatorial qui en est la cause. Kadhafi a longtemps été l'ennemi des occidentaux. Mais actuellement, les Libyens essaient d'inciter les touristes à venir comme l'a proposé M. Seif El Islam Kadhafi, fils du chef libyen. La Mauritanie est, quant à elle méconnue du grand public et dotée d'infrastructures précaires qui ne favorisent pas le tourisme de masse. Enfin, l'Algérie traîne une image d'un gouvernement non démocratique mais est surtout victime de la peur des massacres perpétrés par les islamistes. Le Maroc et la Tunisie réussissent dans le secteur du tourisme car ces deux pays ont réussi à régler le problème de l'extrémisme religieux.

Le second cas résulte d'un fait marquant. Dans la situation des attentats du 11 septembre 2001, c'est l'ensemble du Maghreb qui est touché par la chute du tourisme, aucun pays n'est épargné. A titre d'exemple, 28 900 annulations de voyage prévues en 2002 avaient été enregistrées en décembre 2001 suite aux attentats qui ont frappé les Etats-Unis. Ces annulations étaient surtout le fait de touristes américains, canadiens ou britanniques. Alors qu'avant les attentats, le tourisme marocain affichait une hausse moyenne de 4,1 % par rapport à l'année dernière, depuis on assiste à une baisse sur l'année de plus de 10 %. Les pays touristiques comme le Maroc ou la Tunisie sont alors obligés de prendre des mesures financières en faveur de ce secteur. C'est également le cas des tours opérateurs ou des chaînes hôtelières qui bradent les prix des séjours afin d'amorcer le mouvement d'arrivée des touristes. Mais ce n'est qu'avec le temps que la confiance des occidentaux reviendra.

## CONCLUSION

L'influence du milieu maritime sur l'économie du Maghreb est donc évidente. La Mer Méditerranée et l'Océan Atlantique fournissent tous deux des richesses aux cinq pays maghrébins. Toutefois, la répartition des ressources est particulièrement hétérogène : Les bassins sédimentaires riches en pétrole et en gaz profitent à l'Algérie et à la Libye, les eaux poissonneuses bordent les côtes mauritaniennes et marocaines alors que la Tunisie a mis en valeur son patrimoine afin d'attirer les touristes occidentaux. Mais au lieu de profiter des forces des autres nations et trouver une autonomie économique, ce sont surtout les lacunes qui transparaissent : L'Algérie exporte les trois quarts de sa production énergétique vers l'Europe alors que son voisin le plus proche, le Maroc, est obligé d'importer son énergie depuis les pays du Golfe.

La solution la plus simple consisterait à mettre en place un « marché commun » à l'instar de ce qui s'est fait en Europe. Une tentative a d'ailleurs été faite en ce sens avec la création de l'Union du Maghreb Arabe (UMA). Cette structure, qui a intégré le commerce et les ressources maritimes, a malheureusement échoué. Une cause découle des relations parfois tendues entre certains pays du Maghreb et la Libye, mais la cause principale reste le différend maroco-algérien à propos du Sahara occidental. Tant que l'Algérie soutiendra le Polisario en lui fournissant notamment des bases arrière, l'UMA est condamnée. Faute de pouvoir s'entendre entre eux, les regards des pays nord-africains se tournent donc vers l'Europe. Le milieu maritime devient alors l'élément de continuité entre le continent africain et le continent européen. La recherche de complémentarités se fait maintenant dans un axe Nord-Sud.

Enfin, le dernier facteur déterminant à prendre en compte est le pacte euroméditerranéen avec son projet de zone de libre échange à l'horizon 2010. Si, contrairement à l'UMA, il réussit dans sa mission, les complémentarités du Maghreb pourront vraiment s'exprimer. Le milieu maritime pèsera alors fortement sur l'économie maghrébine, non seulement comme pourvoyeur de ressources mais aussi comme vecteur de prospérité pour les pays du Maghreb entre eux et avec la Communauté européenne.

## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES EN FRANÇAIS

- CARROUE Laurent, *L'Afrique du Nord et le Proche-Orient*, Baume les Dames, Nathan, 1996
- FABRIES-VERFAILLIE Maryse, *L'Afrique du Nord et le Moyen-Orient dans le nouvel espace mondial*, Paris, PUF, 1998
- LEQUESNE Christian, *L'Europe bleue : A quoi sert une politique communautaire de la pêche ?*, Mayenne, Presses de sciences po, 2001
- *Méditerranée, un domaine de coopération : l'action des Etats en mer*, collection Strademer, ADDIM, 1999
- *La Méditerranée économique : premier rapport général sur la situation des riverains au début des années 90*, Condet sur Noireau, CEFI, Economica, 1992
- *Atlas économique mondial 2002*, Paris, Le Nouvel Observateur, 2002

### ARTICLES DE REVUES EN FRANÇAIS

- MANCEBO François, *En Méditerranée, un bloc régional à construire*, Défense nationale, 1999-7
- *Editorial « La libéralisation du marché gazier européen : Un grand défi pour les pays exportateurs »*, Paris, Le pétrole et le gaz arabe, 1 mars 2002

### SITES INTERNET

- [www.bei.org](http://www.bei.org)
- [www.cetmo.org](http://www.cetmo.org)
- [www.fao.org](http://www.fao.org)
- [www.francophonie.org](http://www.francophonie.org)
- [www.unesco.org](http://www.unesco.org)
- [www.utap.org.tn](http://www.utap.org.tn)
- [www.ifremer.fr](http://www.ifremer.fr)
- [www.mauritania.mr](http://www.mauritania.mr)
- [www.mp3m.gov.ma](http://www.mp3m.gov.ma)
- [www.strategic.gov.ma](http://www.strategic.gov.ma)
- [www.medintelligence.free.fr](http://www.medintelligence.free.fr)
- [www.afrik.com](http://www.afrik.com)

- [www.fr.allafrica.com](http://www.fr.allafrica.com)
- [www.leconomiste.com](http://www.leconomiste.com)
- [www.maghrebarabe.com](http://www.maghrebarabe.com)
- [www.maroonline.com](http://www.maroonline.com)
- [www.mprh-dz.com](http://www.mprh-dz.com)
- [www.tunisie.com](http://www.tunisie.com)

## TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION</b>	1
<b><u>I / LE SECTEUR PRIMAIRE</u></b>	
<b><u>I-A / La pêche tunisienne</u></b>	2
I-A-1/ Production	2
I-A-2/ Différences et difficultés	2
I-A-3/ Potentialités	3
I-A-4/ Mesures gouvernementales	4
<b><u>I-B / L'activité algérienne</u></b>	6
I-B-1/ Des potentialités	6
I-B-2/ Des statistiques moroses	6
I-B-3/ Une stratégie de développement	7
<b><u>I-C / L'atout marocain</u></b>	9
I-C-1/ Un secteur puissant	9
I-C-2/ Moyens et objectifs	11
I-C-3/ Coopération internationale	11
<b><u>I-D / Les ressources mauritaniennes</u></b>	13
I-D-1/ Un pilier de l'économie	13
I-D-2/ De sérieuses difficultés	14
I-D-3/ A la recherche de solutions	14
<b><u>II / LE SECTEUR SECONDAIRE</u></b>	
<b><u>II-A / Les géants</u></b>	18
II-A-1/ L'or noir libyen	18
II-A-2/ Le gaz algérien	20
<b><u>II-B / Les autres</u></b>	22
II-B-1/ L'espoir déçu marocain	22
II-B-2/ L'auto suffisance tunisienne	23
<b><u>II-C / Les ententes nécessaires</u></b>	24
II-C-1/ Gazoducs-Oléoducs	24
II-C-2/ Une organisation maghrébine	25
II-C-3/ Des initiatives bilatérales	26

**III / LE SECTEUR TERTIAIRE****III-A / Le commerce maritime**

III-A-1/ Le partenariat euro-méditerranéen

III-A-2/ Le commerce transméditerranéen

III-A-3/ Le cas libyen

**III-B / Le tourisme**

III-B-1/ Une région privilégiée

III-B-2/ La peur de l'insécurité

**CONCLUSION**

27

27

28

29

30

30

31

33