



LE COMMERCE MARITIME

***Peut-il devenir la pierre angulaire de la PEV en
Méditerranée occidentale?***

MEMOIRE DE GEOPOLITIQUE
du Capitaine de Corvette Miguel R. CUARTERO
dans le cadre du séminaire “Europe”

Directeur: M. Pierre VERLUISE

Avril 2005

LE COMMERCE MARITIME

***Peut-il devenir la pierre angulaire de la PEV en
Méditerranée occidentale?***

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE: LES LACUNES MATERIELLES

Le déficit d'infrastructures portuaires

Une flotte inadaptée

Un réseau logistique multi modal à définir

Une vulnérabilité chronique

DEUXIEME PARTIE : LE REMPART SOCIOCULTUREL

Les barrières de papier

Un cadre économique préoccupant

La dimension socio politique

La psychologie oubliée

INTRODUCTION

L'Union européenne (UE) se trouve engagée dans un processus d'élargissement qui comporte un débat de fond sur l'avenir de la Politique Extérieure et de Sécurité Commune (PESC), et la discussion « Europe espace » ou « Europe puissance » s'installe au sein même de la question. L'UE est-elle déjà une puissance ? Si la puissance signifie seulement hégémonie militaire, l'UE est loin d'en être une. Si on considère la puissance comme la capacité à modifier ou, au moins, à influencer son environnement ou des tiers, on peut facilement inclure l'UE parmi les acteurs les plus puissants sur la scène internationale.

Dans sa communication au Conseil et au Parlement en date du 11 mars 2003¹, la Commission définit les lignes directrices de la Politique Européenne de Voisinage (PEV) et souligne la nécessité d'une coopération étroite avec les voisins de l'UE élargie pour garantir aux citoyens européens la sécurité, la stabilité et le développement durable. Les pays de l'arc méditerranéen sont classifiés comme des partenaires essentiels. Le transport, objet de ce mémoire, et l'énergie sont les domaines de coopération prioritaires.

La PEV vise à promouvoir une nouvelle perspective d'intégration économique, de participation au marché intérieur et de libéralisation. Ces offres doivent être accompagnées de progrès concrets dans le respect des valeurs communes et par la mise en oeuvre effective des réformes politiques, économiques et institutionnelles.

La primauté stratégique donnée au dialogue et à la coopération constitue aussi la base des accords d'association euro méditerranéens². Ils peuvent avoir une influence progressive, parfois indirecte, par le biais des rapports économiques et commerciaux de plus en plus interdépendants, fondés sur un dialogue politique sincère et une coopération sociale et culturelle profonde.

Cette démarche s'appuie sur la déclaration de Barcelone, visant à établir un partenariat pour la paix, la stabilité, la prospérité partagée et la compréhension entre les sociétés et les cultures de la région³. Le processus, soutenu par l'UE⁴, est entré dans une

¹ COM (2003) 104 final, L'Europe élargie — Voisinage: un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud, Bruxelles, 11.3.2003.

² Signés avec la Tunisie (1995), le Maroc (1996) et l'Algérie (2001), remplacent les accords des années 70.

³ La Conférence de Barcelone (1995) initie le partenariat euro méditerranéen entre l'UE 15 et 12 pays méditerranéens: Algérie, Autorité palestinienne, Chypre, Egypte, Israël, Jordanie, Liban, Malte, Maroc, Syrie, Tunisie, Turquie; la Libye dispose d'un statut «d'invité spécial» depuis la Conférence de Marseille (2000).

période de stagnation en raison de l'instabilité mondiale liée aux conflits du Moyen-Orient. Cette situation doit être contournée afin de relancer le processus⁵.

L'extension du réseau transeuropéen de transport en Méditerranée est considérée comme prioritaire par l'UE⁶. L'élargissement à l'Est a attiré la plupart des investissements afin de combler le déficit structurel des nouveaux membres. Si on considère la deuxième vague d'élargissement à l'Est, et la plus que probable troisième avec l'incorporation de la Turquie et des pays balkaniques, le sud de la Méditerranée risque d'être oublié durablement.

Tandis que la frontière orientale profite de la facilité de connexion terrestre, la Méditerranée constitue un obstacle naturel à la coopération méridionale, ce qui donne la prépondérance aux voies aérienne et maritime pour l'acheminement des marchandises, secteurs où l'initiative privée se heurte à des problèmes plus sérieux.

La Méditerranée, est plus que jamais devenue un lac intérieur à l'heure de la mondialisation. En son sein, la région occidentale (MEDOC) forme une petite lagune où les habitants du Sud tirent peu bénéfice de la haute densité du trafic maritime.

Les « Autoroutes de la mer » sont la solution européenne afin de contourner les goulets continentaux et décongestionner un réseau routier saturé. L'établissement des autoroutes doit être adapté à la structure commerciale et son succès passe par une concertation étroite avec le secteur privé. La Méditerranée réunit des conditions requises pour en établir, surtout quand les liaisons terrestres directes n'existent pas. Comme dans le cas entre l'UE et le Maghreb. L'extension du concept sera possible si toutes les parties impliquées arrivent à synchroniser leurs efforts.

J'analyserai donc les enjeux auxquels le commerce maritime doit faire face en MEDOC pour devenir un instrument fondamental de la politique de voisinage avec les pays du Maghreb, et ainsi contribuer à la construction d'une Europe puissance grâce à l'extension de l'espace de prospérité.

Cette analyse essaiera de parcourir les caractéristiques qui ont une influence directe sur le développement d'une infrastructure adaptée dans la région d'intérêt, tant au niveau matériel, ce qui sera traité dans la première partie, qu'au niveau socio culturel, ce qui sera traité dans la deuxième partie.

4 Le programme communautaire MEDA dispose d'un budget de 5,3 milliards d'euros au cours de la période 2000-2006. 85-90 % consacré aux programmes bilatéraux et le reste aux programmes régionaux.

5 COM (2000) 497 final, Un nouvel élan pour le processus de Barcelone.

6 COM (2003) 376 final, Communication de la commission au conseil et au parlement sur le développement d'un réseau euro méditerranéen de transports Brussels, 24.6.2003

I

LES LACUNES MATERIELLES

Les économies des pays de l'UMA⁷ ont une structure du commerce extérieur fortement polarisée vers l'UE (plus de 65% du volume total), notamment avec la France, l'Italie et l'Allemagne⁸. Les pays du Maghreb ont une intégration faible de leurs économies (Commerce intra magrébin 4-5%)⁹. Le schéma est donc de type « centre (UE) et radius ».

Les échanges commerciaux sont asymétriques car, globalement, les pays du Maghreb n'interviennent qu'à hauteur de 7% dans le commerce extérieur de l'UE¹⁰, seule l'Algérie occupant une place importante grâce aux produits énergétiques. Hors ces ressources, les produits agroalimentaires et textiles constituent les composantes principales, ce qui détermine aussi le type d'échanges et oriente la structure de la chaîne logistique.

Si on élimine les produits énergétiques, la balance penche en faveur de l'UE et montre une tendance orientée à la croissance, favorisée par la réduction des tarifs douaniers. Il est à noter que la liberté consentie, il y a plus de deux décennies, à l'accès au marché communautaire des produits industriels du Maghreb ne s'est pas traduit par une augmentation des importations par l'UE, qui restent marginales.

Une vision égoïste de la situation peut conduire à considérer que la balance est compensée par la consommation énergétique et que rien n'oblige à réinvestir une partie des bénéfices. En revanche, faire le pari du commerce avec ces partenaires, sans bien expliquer les intentions, peut générer une fausse sensation d'exploitation mercantile, voire de recolonisation douce par la voie commerciale.

Le processus de Barcelone vise à établir une ZLE euro méditerranéenne à l'horizon 2010. Si on prend comme référent la croissance du marché à l'est qui a suivi l'intégration dans le marché communautaire, il devient évident que la ZLE devrait provoquer une augmentation considérable des échanges¹¹. On se heurte à deux facteurs convergents : le besoin à court terme d'un surplus de capacité de transport, qui doit rester maritime, et un schéma asymétrique qui anticipe un problème de logistique inverse à minimiser.

7 L'Union du Maghreb Arabe (1989) englobe cinq pays, la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye. Elle vise à établir les quatre libertés et s'articulera en trois phases : l'établissement d'une zone de libre échange (ZLE) magrébin, l'union douanière, et la création d'un marché commun.

⁸ Voir Annexes I, VI et VII

⁹ Source UMA.

¹⁰ Source EUROSTAT.

¹¹ Id.

Un système de transports fiable s'appuie sur différents éléments : des infrastructures, des véhicules, des routes, et des systèmes de contrôle et de protection. Son efficacité réside dans l'équilibre et l'adaptation au marché. En plus, tout le système doit être géré par des personnes bien formées.

11. Le déficit d'infrastructures portuaires

La comparaison des capacités des côtes nord et sud de la MEDOC ne laisse pas de doute sur le déficit dans les pays du Maghreb. Mais si l'observation s'étend à l'ensemble de l'UE on note que le déficit affecte toute la Méditerranée, côtes de l'UE comprises¹². De nos jours, la MEDOC est plutôt une mer de transit. Il existe donc une marge de croissance sur les deux côtes qui peut contribuer largement à la « puissance » européenne dans le secteur maritime.

11.1. La situation en Algérie

L'Algérie est fortement dépendante de la voie maritime pour l'acheminement de son commerce extérieur. Parmi les ports de catégorie internationale¹³, trois sont principalement consacrés principalement aux marchandises générales (Alger, Oran et Annaba), deux sont réservés aux hydrocarbures (Arzew-Béthioua et Djendjen) et deux disposent des deux capacités (Skikda et Béjaïa).

En 2001, le trafic maritime était reparti en approximativement 83% de vrac liquide, 9% de marchandises générales et 8% de vrac solide. La capacité de traitement de marchandises générales, chiffrée en 2000 autour de 25 millions de tonnes par an, n'était exploitée qu'aux trois quarts¹⁴.

La nécessité de développer les capacités de réception de conteneurs, dont le trafic s'est particulièrement développé durant ces dernières années, devient primordiale. Même si le taux de « conteneurisation » a quadruplé au cours de la dernière décennie, passant de 5% à 23% en 2001, il reste très faible par rapport à la tendance mondiale. Le tonnage conteneurisé ne représente qu'une partie mineure (2 millions de tonnes en 2001) et transite primordialement par le port d'Alger (70%) à destination majoritairement de la région d'Alger (75%)¹⁵.

¹² Voir ANNEXE III.

¹³ Source CETMO.

¹⁴ Source UMA.

¹⁵ Id.

Par ailleurs, pour la prise en charge de l'accroissement important des exportations d'hydrocarbures, outre les aménagements dans les ports pétroliers, il a été décidé de réaliser, pour un montant de 239 millions de dollars, 5 bouées offshore pour le chargement de pétroliers de 300 000 DWT (2 bouées à Arzew, 2 bouées à Skikda et 1 bouée à Béjaia). A la fin 2004, les capacités d'exportation des ports algériens seraient de 220 millions de tonnes environ.

11.2. La situation au Maroc

Le Maroc est le pays le plus conscient de l'importance du commerce maritime. Il dispose d'une infrastructure portuaire plus évoluée, avec 7 ports de niveau international : Nador, Tanger, Agadir, Safi, Jorf Lasfar, Casablanca et Mohammedie¹⁶. Les autorités nationales ont confié dès 1985 la gestion commerciale du trafic à l'Office d'Exploitation des Ports (ODEP), organisme public à caractère commercial disposant de l'autonomie technique et financière, qui a mis sur pied un système informatique de gestion.

En 2001, le traitement de marchandises générales atteint un tonnage global supérieur à 57 millions de tonnes, constitué d'environ 28,3% de vrac liquide, 18,1% de marchandises générales et 53,6 % de vrac solide¹⁷.

Afin d'attirer les trafics complémentaires issus de la ligne Asie – Europe - Amérique et promouvoir le développement économique des provinces du Nord, le Maroc a décidé de lancer en 2003 le projet "Tanger- Méditerranée", comprenant un port en eau profonde et des zones franches industrielle, logistique, commerciale et touristique qui se complète avec le centre d'aide à la navigation maritime côtière (VTS: Vessel Traffic System), déjà construit à Tanger.

11.3. La situation en Tunisie

Actuellement 96% du commerce extérieur de la Tunisie transitent par voie maritime¹⁸. L'infrastructure portuaire est constituée des complexes portuaires de Bizerte, Sfax (polyvalent), Gabès (pour le transport des produits chimiques), Tunis – Goulette - Radès (le premier port Roll On Roll Off (RO-RO) et à conteneurs) et la Skhira (pour le transport pétrolier)¹⁹.

¹⁶ Source CETMO.

¹⁷ Source UMA.

¹⁸ Source UMA.

¹⁹ Sources CETMO, UMA.

L'Office de la Marine Marchande et des Ports (OMMP) est un établissement public autonome qui gère les ports de commerce, sauf la Skhira. La manutention dans les ports de Tunis, La Goulette et Radès est assurée par la Société Nationale d'Acconage et de Manutention (SNAM) dont le niveau de productivité est faible et dont les coûts sont relativement élevés par rapport aux autres ports où la manutention est assurée par des sociétés privées. L'OMMP a identifié un ensemble de projets d'amélioration dans différents ports et la réalisation d'un port pour le transbordement de conteneurs en eau profonde à Enfidha.

11.4. Evaluation d'ensemble

Le transport maritime assure en moyenne plus de 95 % des échanges extérieurs, totalisant en 2001 près de 178 millions de tonnes (Algérie 56%, Maroc 28%, Tunisie 16%), dont 66 millions à l'importation (Maroc 44%, Algérie 29%, Tunisie 27%) et 112 millions à l'exportation (Algérie 72%, Maroc 19%, Tunisie 9%)²⁰. Cette dépendance, qui justifie par elle-même l'existence d'une infrastructure fiable, n'a pas été suffisante pour attirer les investissements nécessaires. En conséquence on trouve un nombre non négligeable de ports sous exploités et mal soutenus. L'écart de qualité entre ces ports et ceux de l'UE se traduit surtout par une faible capacité d'accueil et de gestion des marchandises conteneurisées et par la faible participation du secteur privé.

Les actions nécessaires porteront notamment sur l'optimisation et l'adaptation des infrastructures existantes aux normes du transport modernes, la réalisation de nouvelles infrastructures de connexion avec les réseaux terrestres, l'amélioration de la gestion des établissements publics et la mise en oeuvre de mesures tendant à améliorer la gestion des systèmes de transport et à une plus grande participation du secteur privé. Compte tenu du fait que la tendance mondiale est à la quasi totale conteneurisation des charges et à la gestion en temps quasi réel des chaînes logistiques multimodales, il faut en premier lieu établir des systèmes efficaces de gestion intégrés avec les européens.

Alors qu'existe un déficit prononcé de qualité et que les ports existants ne sont pas exploités au maximum, il est difficile de comprendre que le gouvernement du Maroc décide la réalisation d'un projet pharaonique et consacre 1,5 milliards d'euros²¹ dans le

²⁰ Source UMA.

²¹ Le projet sera financé conjointement par le budget marocain, le fonds Hassan II et le fonds d'Abu Dhabi pour le développement.

«hub» de Tanger. Le bénéfice de cette inversion n'aidera au développement de la région que de façon indirecte, car il est destiné à la captation de trafics en transit.

En revanche, la Tunisie centre principalement sa stratégie principalement sur la modernisation et l'extension des infrastructures existantes, comme la réalisation d'une station pour les conteneurs et les remorques au port de Radès. Elle recherche aussi l'optimisation des coûts de passage des marchandises, l'amélioration des moyens logistiques et une plus grande insertion des opérateurs privés à travers le développement de projets de concession, ce qui peut apparaître moins attirant mais, semble-t-il d'une efficacité supérieure à moyen et long terme.

12. Une flotte inadaptée

Considérons dans un premier temps la nature du commerce, hors hydrocarbures, entre les deux côtes afin de comprendre l'état actuel de la flotte.

Les échanges Nord-Sud sont dominés par les produits agroalimentaires (produits laitiers, œufs et céréales principalement), matières premières (lièges, bois et fibres textiles) et produits manufacturés de faible valeur ajoutée (fils, tissus, textiles façonnés, vêtements et accessoires de vêtements). Les échanges Sud-Nord portent sur des produits alimentaires (poissons, crustacés, mollusques, légumes et fruits) et des produits manufacturés de faible valeur ajoutée (vêtements et accessoires de vêtements)²². Cette absence de commerce de produits de valeur limite la marge de bénéfice, ce qui, ajouté au coût élevé de passage par unité de charge, freine l'adaptation de la flotte autochtone aux nouvelles exigences.

La proximité des côtes européennes et l'absence d'un réseau logistique adapté au Maghreb favorisent l'utilisation de navires « Roll On-Roll Off » (RO-RO), qui ont dans ce cas un coût inférieur par unité de charge, et nécessitent des infrastructures plus simples.

De plus, on constate que les armateurs magrébins ne participent qu'à hauteur de 25% du total du transport régional, ce qui réduit encore plus la capacité à générer des bénéfices nécessaires au renouvellement de la flotte et à la revitalisation de ce secteur économique.

La flotte de porte-conteneurs ne représente que 3% du total, seul le Maroc en étant doté²³. L'annexe II montre la répartition des types de navires par pays.

En résumé, la flotte magrébin ne génère pas de revenus suffisants pour assurer l'évolution nécessaire. L'adaptation aux exigences d'une chaîne logistique moderne devra

²² Source EUROSTAT 2003.

²³ Source CNUCED.

être financée par des agents extérieurs, sinon l'exploitation sera assurée par des entreprises étrangères.

13. Un réseau logistique multimodal à définir

La structure de l'échange évoqué ci-dessus se traduit par la prépondérance des lignes régulières classiques qui fournissent des services traditionnels de port à port, à la différence des services de porte à porte qui s'imposent ailleurs. Ces lignes s'appuient sur des ports de premier ordre sur les deux côtes, ceux autour du détroit de Gibraltar (Cadix/Algeciras-Tanger) qui concentrent la moitié des escales, et d'autres comme Marseille, Barcelone, Gênes, Casablanca, Alger et Tunis. Ce schéma ne peut être considéré comme multimodal car il n'existe pas de réseau développé de côté Maghrébin.

Par ailleurs, l'évolution de l'économie mondiale et le développement des stratégies de flux tendus et de « stocks zéro » chez les pays européens ne permet pas le moindre retard d'adaptation dans les partenaires. Ceux qui ne seront pas préparés à remplir ces exigences seront délaissés et le fossé se creusera.

L'UE, consciente de l'importance de cet aspect, a mené des études conduisant à remédier à ces lacunes. La communication 376 de la Commission au Conseil et au Parlement, en date du 19 juin 2003, est un exposé clair des objectifs de politique européenne en Méditerranée dans un contexte de développement du réseau transeuropéen et de renforcement du partenariat euro méditerranéen. Elle établit des liens entre la définition des réseaux transeuropéens et leur jonction aux réseaux euro méditerranéens.

La démarche européenne passe par l'identification des corridors essentiels au réseau et les projets prioritaires liés à sa réalisation. Ceci se concrétise par l'étude CORRIMED, qui vise à promouvoir un réseau de spécificité méditerranéenne multimodal avec prépondérance des dimensions maritime et aérienne. Il concentre l'intérêt sur les plateformes multimodales et le transport maritime à courte distance (*short sea shipping*) avec la perspective de création d'autoroutes de la mer.

La définition des éléments du réseau qui lient les deux côtes ne suffit pas car la structure terrestre doit supporter le flux acheminé, et si du côté européen du sud le réseau réclame des investissements afin de rattraper le niveau du nord, ce besoin demeure dérisoire comparé aux besoins énormes recensés du côté maghrébin.

CORRIMED s'est appuyée sur les travaux réalisés par le GTMO pour la MEDOC et a sélectionné comme prioritaire le corridor multimodal trans-maghrébin, intégrant l'Autoroute de l'Unité Maghrébine et le Train Trans-maghrébin, le cabotage, les dessertes

portuaires et les connexions avec l'UE. Ce corridor, colonne vertébrale du renforcement des échanges intra magrébines et avec l'UE, s'inscrit aussi dans le cadre de la coopération régionale magrébine lancé dans le contexte de l'UMA. Il inclut dans sa conception les plates-formes d'interconnexion entre les modes, les dessertes routières et ferroviaires longitudinales et les accès aux principaux ports de la région.

Ce sont des projets, des rêves qui nécessitent un financement pour devenir réalité, et du temps pour générer des bénéfices ; mais qu'existe-t-il aujourd'hui ?

Le réseau routier magrébin est constitué de plus de 224 000 Km dont 86% sont goudronnés, permettant de desservir la quasi-totalité des régions, à l'exception de la Mauritanie. L'Autoroute de l'Unité Magrébine reliera Nouakchott en Mauritanie à Tobrouk à l'extrême Est de la Libye, avec une longueur totale de 6 850 km. Pour le moment, le projet reste incomplet et des problèmes de financement menacent son achèvement²⁴.

Si le réseau routier a déjà dépassé le stade primaire, le transport routier reste ancré dans le passé. Le parc national, grevé par la pression fiscale, est encore embryonnaire et vétuste. La professionnalisation des personnels est faible. Les sociétés de transport sont exsangues et n'existent pratiquement pas dans le transport international routier (TIR) qui est quasi-exclusivement assuré par les entreprises européennes. Cette situation apparaît plus significative au regard de l'hégémonie du trafic RO-RO dans les échanges.

Le réseau ferroviaire, intégré entre le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, a une longueur totale de 8 383 km. Il dessert les principales villes et ports des trois pays. Il peut acheminer personnes et marchandises mais la qualité de service est faible et certaines voies sont saturées. Au niveau national, la gestion est aux mains des autorités publiques dont la gestion se caractérise par un coût élevé et un taux d'investissement très limité²⁵.

Les infrastructures aéroportuaires se composent de 102 aéroports civils dont 41 internationaux. La plupart sont surdimensionnés par rapport au trafic traité actuellement, notamment celui des passagers avec l'extérieur dont la majorité proviennent d'Europe (plus de 80 %), et peuvent répondre à son évolution future²⁶.

L'harmonisation des composantes de la chaîne n'est pas suffisante. Il faudra aussi assurer la fluidité des chaînes de transport multimodales afin de réaliser des chaînes logistiques performantes destinées aux produits à forte valeur ajoutée.

²⁴ Source UMA.

²⁵ Id.

²⁶ Id.

Après cette présentation générale qui met en exergue les besoins de performance et d'harmonisation, il nous reste à considérer les interfaces, les plates-formes logistiques permettant l'articulation des différents modes. Nous avons déjà mentionné les carences en connexion relatives aux ports, mais il faut aussi prendre en compte les zones logistiques de l'intérieur qui complètent le réseau et lui donnent flexibilité et performance, en créant des points de distribution qui en forment les vrais noyaux. Des services de ce type commencent à bien se développer en Europe, mais sont quasiment inexistantes au Maghreb où les services combinés sont l'oeuvre des opérateurs ferroviaires qui intègrent toute la chaîne²⁷.

Le suivi informatique de la chaîne logistique et les systèmes d'échange de données informatiques (EDI) sont presque inexistantes. L'installation de systèmes compatibles avec les systèmes européens aura un impact immédiat, en réduisant très largement les procédures administratives.

14. Une vulnérabilité chronique

La sécurité et la protection sont des éléments à ne pas négliger, et c'est après le 11 septembre 2001 que la vulnérabilité des moyens de transport et de la nécessité urgente d'aborder le problème ont été perçues. Les mesures prises ont plus approfondi le fossé qui sépare les deux côtes. Les accidents environnementaux récents ont incité à l'établissement des nouvelles réglementations qui requièrent des investissements importants et sanctionnent les économies les moins puissantes, ce qui risque d'être interprété comme des mesures agressives par les populations de la côte Sud.

En Méditerranée, les questions de sécurité, de sûreté, et de pollution, loin d'être réglées, connaîtront une aggravation car les trafics de transit, notamment pour les flux d'Asie, augmentent constamment et le trafic de courte distance est en train de croître significativement. De plus, l'application d'une politique d'appui aux trafics Nord Sud intensifiera la densité des lignes de transport et amplifiera les problèmes.

14.1. Les problèmes de la flotte

La mondialisation, la montée en puissance économique de l'Asie, notamment de la Chine, et la progressive délocalisation des multinationales à la recherche de coûts de production réduits, augmentent la dépendance de l'UE, mais également du Maghreb, vis-à-vis du trafic maritime.

²⁷ Source UMA.

Les flottes de l'UE sont en régression ; les armateurs fuient vers des pavillons de complaisance, et les équipages des navires sont de plus en plus constitués par des ressortissants des pays tiers acceptant des salaires plus réduits²⁸.

Les accidents et pollutions récents ont conduit les instances internationales à édicter de nouvelles normes, mais celles-ci nécessitent des investissements importants qui pèsent surtout sur les pays les moins riches. L'histoire nous montre que les normes internationales concernant la marine marchande subissent toujours des problèmes d'interprétation, et leur application est souvent dilatoire, voire absente. Les flottes du Maghreb, moins puissantes et produisant des bénéfices limités, rencontreront plus de difficultés pour s'y adapter. Une application stricte des normes communautaires, instrument essentiel de protection, pourra donc se révéler contreproductive à court terme.

Dans cette situation, on se demande quelle flotte sera capable de faire face de façon sûre à une croissance significative du trafic euro méditerranéen.

14.2. Les menaces extérieures

Le trafic est aussi exposé aux menaces extérieures car la MEDOC a toujours été soumise aux ingérences provenant de la côte.

De plus, le 11 septembre 2001 a mis en évidence la vulnérabilité des moyens de transport face à la menace terroriste, susceptible de s'en servir comme vecteurs d'attaque. Cette situation a été déjà prise en compte par toutes les instances internationales²⁹ et son analyse en profondeur dépasse l'objectif de ce mémoire, mais elle mérite d'être évoquée afin de souligner l'importance d'une protection efficace.

Le contrôle du trafic en mer demeure prioritaire et nécessite aussi des investissements d'envergure. Les moyens nécessaires couvrent tous les aspects, incluant des unités aéromaritimes, des réseaux d'information et de coordination avec des capteurs installés tout au long des côtes, des systèmes d'aide à la navigation, des éléments automatiques d'identification (AIS), etc. L'UE, consciente des vulnérabilités et décidée à se doter de moyens autonomes et les pays euro méditerranéens, plus sensibilisés que jamais on commencé à réagir. Ces mesures sont suivies plus lentement du côté magrébin, et les initiatives individuelles comme la création du VTS Tanger doivent être suivies par d'autres tout au long de la côte.

²⁸ UE, COM (2001)188 final.

²⁹ UE, COM(2003) 229 final.

14.3. Les trafics illicites

La MEDOC, de dimensions réduites, constitue une ligne de fracture économique très marquée. Elle est un espace propice aux trafics illicites d'êtres humains, de drogues ou d'autres marchandises. Une augmentation de l'activité Nord-Sud ne fera qu'accroître les risques liés à ce type de trafic.

La lutte ne peut pas être conduite de façon individualisée et nécessite la coordination de toutes les organisations impliquées des deux cotés. Récemment, les unités de la « Guardia Civil del Mar »³⁰, qui opèrent dans le détroit de Gibraltar, ont accueilli des gendarmes marocains afin d'approfondir la coopération des deux pays par le biais de patrouilles mixtes. Des missions similaires sont menées entre l'Italie et la Tunisie. L'Agence Européenne de Contrôle des Frontières qui sera opérationnelle bientôt jouera un rôle important dans ce cadre.

Le contrôle de l'origine des navires et des chargements constitue une nécessité, et ne sert à rien si la confiance mutuelle n'est pas établie, même si les moyens matériels sont en partie disponibles. Les gouvernements des pays magrébins doivent s'impliquer clairement contre les réseaux clandestins liés à ces trafics.

La drogue représente un marché important et attire les mafias. La mise en commun du renseignement au niveau européen et une coopération étroite avec nos partenaires du Sud demeurent plus que jamais nécessaires.

L'immigration illégale qui, après la mise en vigueur des accords de Schengen touche quasiment la totalité de l'UE, est le flux le plus dramatique. Les clandestins, attirés par le rêve d'un avenir meilleur, rencontrent parfois la mort, et plus souvent un rapatriement immédiat, après avoir investi une somme importante qui ne profite qu'aux mafias. Il est clair que l'action sur place contre les mafias est le recours le plus efficace, et le seul capable de mettre fin à ce fléau.

Le trafic d'armes connaît pour sa part une augmentation significative depuis la fin de la guerre froide. Les différents conflits dans les Balkans et en Afrique, ainsi que l'effondrement des pays de l'Est, ont facilité la libre circulation d'armes de guerre, y compris vers les pays occidentaux. Cette menace directe sur nos sociétés impose désormais un important effort de lutte contre la prolifération des armes, en particulier au regard du trafic maritime.

³⁰ Gendarmerie Maritime Espagnole

II**LE REMPART CULTUREL**

La séparation des deux continents par l'eau constitue un obstacle naturel aux échanges entre les deux côtes. Cette séparation peut être facilement franchie car elle reste matérielle. Les deux côtes sont aussi séparées par un fossé culturel. Cette distance est beaucoup plus compliquée à réduire, et peut être le ferment de futurs conflits.

Après presque dix ans de partenariat euro méditerranéen, les objectifs politiques initiaux ne se sont pas atteints. La stabilité de la région risque de décliner, et les mouvements islamistes profitent du mécontentement de la population. Les conflits du Moyen Orient (israélo-palestinien, Irak et les tensions avec l'Iran et la Syrie) favorisent la croyance en l'existence d'un affrontement des civilisations. Ceci entraîne une involution religieuse et le recours au terrorisme de caractère islamiste afin de combattre la « mondialisation souhaitée par les puissances occidentales ». La connaissance mutuelle, de part et d'autre de la méditerranée, ne s'est pas suffisamment améliorée.

Il semble que les pays du Maghreb ne resteront pas inactifs si l'aide européenne n'arrive pas. Ils chercheront des sources de financement alternatives, à l'instar du financement du port nouveau de Tanger. Dans un premier temps l'arrivée massive de capital d'origine arabe ne semble pas nuisible. Or, si on analyse les conséquences géopolitiques, les risques apparaissent clairs. L'UE perdrait son influence sur cette région, la population sentirait une autosuffisance islamique et risquerait de rejeter toute ce qui se rattache à l'Occident. L'interdépendance serait atteinte avec le Moyen Orient. Si dans cette ambiance une nation phare émerge au sens préconisé par S. Huntington, l'UE aura participé activement à mettre en pratique sa théorie.

La PEV naît donc dans un contexte extrêmement compliqué. Le temps perdu depuis la création du partenariat sera difficile à rattraper. La dimension psychologique du problème demande des mesures au plan des perceptions mutuelles, terrain de la subjectivité. Le processus de mondialisation provoque chez la population des pays en développement des sensations de colonisation douce par des moyens économiques. Cette situation s'aggrave dans ces pays où le gouvernement a traditionnellement le contrôle direct de l'économie. Les revenus commerciaux restent accaparés par des élites. Ils ne parviennent jamais aux couches les plus défavorisées de la population et ne sont investis dans aucun projet structurant. Le mécontentement s'accroît et les causes de l'injustice sont toujours assumées par les acteurs extérieurs au système, avec la complaisance des

gouvernants qui ne voient pas leur pouvoir remis en cause. La désinformation est alors un outil redoutable.

Jusqu'à présent, les démarches européennes avaient toujours tenté d'imposer des critères nettement occidentaux, qui ne provoquaient que méfiance chez nos partenaires. Dans son nouvel élan, l'UE considère la réussite des plans liée à l'existence manifeste d'intérêts réciproques au regard des thèmes prioritaires à traiter³¹.

Une fois rappelé ce contexte, il semble intéressant de reprendre la question du rôle du commerce maritime dans la PEV. Sur un plan matériel, il constitue la voie prioritaire d'acheminement des marchandises entre les deux côtes et le principal facteur structurant. Mais, qu'apporte-t-il au niveau socioculturel ?

Le transport maritime est un secteur très significatif, car il est affecté par des politiques dans les domaines les plus variés. Il participe d'une façon fondamentale aux quatre libertés de circulation : personnes, capitaux, marchandises et services. La promotion du trafic maritime favorisera l'harmonisation rapide des réglementations avec les standards internationaux, et en conséquence avec ceux de l'UE. De plus, les investissements nécessaires ne peuvent être assumés par les gouvernements. Ils verront clairement la nécessité de libéraliser au plus tôt les secteurs liés au commerce afin d'attirer l'initiative privée. La libéralisation de l'économie limitera le contrôle exercé par les gouvernants et devra contribuer à répartir la richesse d'une manière plus juste. L'amélioration des chaînes de transport favorisera l'interdépendance magrébine et contribuera à transformer le schéma « centre et radius » en un schéma multipolaire. Cette situation attirera l'investissement étranger et génèrera un pôle d'attraction pour la délocalisation.

Au niveau sécuritaire, les pays partenaires seront astreints à établir des systèmes équivalents aux européens. Le contrôle des frontières sera plus performant.

Au niveau social, si les mutations mentionnées ont lieu, la pression migratoire devrait diminuer. La population magrébine trouvera plus de raisons de rester sur place et les ressortissants subsahariens auront une destination plus proche et moins risquée. Les mafias liées aux trafics illicites tireront moins de bénéfices et connaîtront plus de difficultés pour leurs activités.

Ce panorama apparaît idyllique. Il est clair cependant que rien n'est si facile. On peut toutefois assurer que sans une voie conséquente d'acheminement des marchandises, les pays du Maghreb resteront isolés et privés du développement.

³¹ UE COM (2004) 373 Communication de la Commission. PEV Document d'orientation.

Voyons maintenant les différents aspects à traiter afin de donner corps à ces rêves d'un Maghreb développé, pilier de la stabilité régionale et acteur influent de la réconciliation entre deux cultures qui s'éloignent pour cause de méfiance réciproque.

21. Les « barrières de papier »

Le papier est la matière première qui a le plus contribué au progrès de l'humanité. En revanche, une fois transformé en règlements, il bâtit des murs robustes difficiles à franchir. L'UE doit faire un grand effort afin de ne pas bloquer le processus avec des exigences irréalisables à court terme dans des domaines secondaires.

D'autre part, on dit que le papier est capable de tout supporter, mais de temps en temps il se mouille et le texte perd sa valeur, comme des mots emportés par le vent. Cela pour dire, il faut éviter la naïveté et veiller la sincérité des mutations légales requises de l'autre côté. Les tentations de s'adapter par la voie rapide « du papier mouillé » peuvent séduire les partenaires et demeurer importantes.

21.1. Les distances réglementaires

Depuis la création de l'UMA, les pays du Maghreb ont mis en œuvre des réformes visant à la libéralisation des échanges et à la privatisation de l'économie.

Le « processus d'Agadir »³² peut constituer l'échelon nécessaire afin d'étendre indirectement l'influence de l'UE vers le Sud-est³³. Il sera intéressant d'impliquer d'abord l'Algérie, afin d'établir une continuité géographique nécessaire, puis la Libye. La convergence horizontale au niveau des partenaires peut faciliter le processus d'harmonisation vertical avec l'UE.

La ZLE souhaitée par les deux côtes se profile déjà à l'horizon. Il reste peu de temps pour terminer l'harmonisation des réglementations et des procédures afin de supprimer les obstacles qui ne sont pas liés aux infrastructures elles-mêmes. Le cadre OMC facilite l'adaptation et donne au processus un visage plus multilatéral.

Les thèmes les plus sensibles sont : l'inclusion des pays partenaires méditerranéens dans le système paneuropéen des règles d'origine, les normes industrielles, la législation sanitaire et phytosanitaire, les droits de propriété industrielle et intellectuelle, de la concurrence et de la législation douanière et la libéralisation des échanges des produits

³² La Déclaration d'Agadir prévoit la création d'une autre ZLE entre l'Égypte, la Jordanie, le Maroc et la Tunisie

³³ Voir Carte dans l'annexe IV.

agricoles conformément aux règles de l'OMC. Ces dernières restent encore affectées de restrictions protectrices du secteur européen. Il est clair que la politique agricole commune sera un sujet stratégique où l'UE devra démontrer sa volonté ferme d'ouvrir le marché européen. Le secteur de la pêche, théâtre de négociations ardues avec le Maroc, peut constituer une pièce fondamentale.

Un autre thème d'importance est l'harmonisation des techniques et procédures statistiques avec celles de l'UE, afin de permettre une connaissance complète et rigoureuse du panorama économique magrébin. L'entrée en vigueur des accords d'association avec le Maroc et la Tunisie a permis d'évaluer la situation des deux pays avec rigueur.

Tous les aspects mentionnés affectent les échanges en général. Le transport maritime est également affecté par des réglementations spécifiques. Il importe d'harmoniser le statut des travailleurs et les spécifications techniques des navires. Les derniers accidents polluants et la vulnérabilité des moyens de transport aux actions terroristes ont forcé l'OMI à établir des standards techniques très contraignants pour les armateurs. Les instances européennes ont une volonté ferme d'implémenter au plus tôt toutes les mesures nécessaires afin d'éviter des nouvelles catastrophes. Les flottes du Maghreb seront très largement concernées. Même si ces mesures visent à minimiser le risque d'accidents, elles peuvent être perçues comme des mesures d'exclusion des flottes extra européennes.

Dans les pays du Maghreb on trouve aussi une bureaucratie et des procédures douanières trop lourdes qui causent des retards significatifs et des ruptures dans la chaîne de transport. La libéralisation de la gestion des infrastructures aura un effet très bénéfique sur l'efficacité.

Une analyse détaillée nous permettra mesurer les efforts des pays du Maghreb dans la modification de leurs règlements et leurs lois afin de s'adapter. Il apparaît aussi des symptômes de régression quand les mesures de « papier » ne s'accompagnent pas à la même vitesse des progrès « matériels » perceptibles qui justifient l'effort. Cette harmonisation de vitesse est aussi importante que la réglementation elle-même.

21.1.1. Situation en Algérie

L'Algérie est le pays le plus lent dans le processus d'association, et l'accord avec l'UE attend encore sa ratification. Cette situation ne permet pas d'avoir une connaissance approfondie des réalités de ce pays par rapport aux autres.

En revanche, ce pays progresse dans le bon sens. L'Etat commence à abandonner son rôle d'acteur économique au profit de son rôle de régulateur, et centre ses efforts sur le rétablissement des équilibres macro-économiques.

Les lois sur l'autonomie des entreprises publiques ont été renforcées. L'initiative privée est encouragée. Les cadres juridiques de la cession du patrimoine des entreprises privatisées ont été établis.

Des mesures de libéralisation du secteur des transport sont en cours, notamment en ce qui concerne l'exploitation du réseau ferré, le transport routier de voyageurs et de marchandises, la réalisation et la gestion privées des infrastructures routières et portuaires, et l'ouverture à la concurrence de l'espace aérien.

21.1.2. Situation au Maroc³⁴

Le Maroc est le partenaire méditerranéen recevant l'aide communautaire la plus élevée. Dans l'accord d'association, entré en vigueur le 1^{er} mars 2000, il s'est engagé à opérer un démantèlement tarifaire sur une période de 10 ans à compter de mars 2003. Si la ZLE est établie en 2010, elle cohabitera quelques années avec les anciens tarifs.

L'administration est caractérisée par une efficacité réduite et une corruption très étendue. Le système d'administration des douanes est conforme au modèle OMC. La libéralisation des prix et la privatisation des entreprises réduisent le poids de l'Etat et doivent contribuer à la modernisation de la gestion des secteurs auparavant publics.

Le développement du secteur privé est appuyé par des mesures qui éliminent le traitement différencié³⁵ aux investissements étrangers directs (IDE) et qui assurent la concurrence. La participation étrangère de 100% est autorisée dans la plupart des secteurs. Les principaux obstacles sont la complexité et le manque de transparence réglementaire.

Un accord agricole avec l'UE est entré en vigueur le 1er janvier 2004. Le cadre législatif sanitaire et phytosanitaire ne correspond pas pleinement aux nouvelles exigences internationales (OMC).

Le gouvernement marocain a mis l'accent sur la réforme du secteur des transports. Le transport routier de marchandises a été libéralisé. L'opérateur ferroviaire sera transformé en une société anonyme et le réseau sera exploité dans le cadre d'un accord de concession. La modernisation des voies ferrées et du matériel roulant s'effectue dans le cadre d'un programme d'investissement en cours.

³⁴ COM (2004) 373 final, SEC (2004) 569, PEV Rapport sur le Maroc.

³⁵ À l'exception du secteur de la construction.

La politique des transports maritimes vise à améliorer l'efficacité des services portuaires et maritimes. La réforme portuaire a pour objet de dissocier les fonctions commerciales des fonctions d'exploitation et d'ouvrir à la concurrence les services de manutention portuaire. La sécurité maritime reste une source de préoccupations.

21.1.3. Situation en Tunisie³⁶

La Tunisie est le partenaire le plus impliqué dans la modernisation économique³⁷. Le degré d'intégration économique et commerciale avec l'UE démontre qu'elle a le potentiel technique pour aller au-delà du niveau de coopération actuelle.

L'administration publique, très centralisée, hiérarchique et fortement liée au parti au pouvoir, dispose de personnel généralement qualifié et est relativement efficace. La corruption a été minimisée.

Les dernières années, la restructuration du secteur public, le processus de privatisation et l'ouverture de nouveaux secteurs de l'économie à l'investissement privé se sont ralentis. C'est le cas en particulier des secteurs des transports, de la gestion des déchets, de l'eau et des communications.

L'introduction de la ZLE avec l'UE est la plus avancée de la région, favorisée par l'avancement du démantèlement des droits de douane³⁸. Toutefois, le démantèlement des droits sur les produits agricoles transformés pose des difficultés et il reste un grand nombre de taux ainsi que différentes formes de barrières non tarifaires à éliminer. De plus, ce démantèlement a connu une régression le 1er janvier 2004. Certaines importations de produits manufacturés qui concurrencent les produits locaux ont été soumises à de nouveaux taux de droit.

Il existe des restrictions à l'établissement de sociétés (résidence, nationalité, part nationale du capital social). Les IDE sont soumis à autorisation dans certaines activités³⁹ et demeurent à un niveau assez bas.

La stratégie nationale des transports est axée sur sa contribution à la compétitivité extérieure de l'économie. Elle vise à accroître la conteneurisation et la gestion multimodale des transports, ainsi qu'à développer les services logistiques. Les initiatives législatives et les initiatives d'aménagement concernent surtout le recours aux capitaux privés pour le

³⁶ Voir COM (2004) 373 final, SEC (2004) 570, PEV Rapport sur la Tunisie.

³⁷ Politique d'économie de marché et l'ouverture sur l'extérieur depuis la fin des années 80

³⁸ Débuté en 1996 soit avant l'entrée en vigueur de l'accord d'association UE-Tunisie en 1998.

³⁹ Secteurs "stratégiques", comme le raffinage du pétrole, la compagnie aérienne nationale, la distribution d'électricité et d'eau. Les investissements de portefeuille sont soumis à autorisation et sont en principe limités à 49 % du capital social des sociétés.

financement des infrastructures et pour leur concession, ainsi que l'élimination des barrières à l'entrée pour les opérateurs privés.

La dérégulation et la privatisation des transports par route ont été achevées. Depuis 1997, l'ensemble de l'activité est assurée par le secteur privé.

La Société Nationale des Chemins de Fers Tunisiens (SNCF) a vu son cadre institutionnel réformé et subit actuellement une restructuration financière profonde. A cette occasion le gouvernement pourrait ouvrir l'exploitation de certains services ferroviaires à l'investissement privé.

21.2. Les barrières institutionnelles

Une fois qu'on a vu que la distance réglementaire ne semble pas difficile à franchir si la cohérence du processus est assurée, il faut analyser les barrières imposées par les institutions chargées de mettre en œuvre la coopération.

La MEDOC connaît une prolifération concurrentielle des organisations dans la région⁴⁰ qui risque de gangrener tout essai de progrès. La tendance européenne à la bureaucratisation freine également la coopération.

L'asymétrie institutionnelle des deux côtes est une barrière majeure. Le géant institutionnel européen ne trouve pas un partenaire équivalent. L'UMA n'arrive pas à rassembler et fédérer les efforts magrébins. Le processus d'Agadir vise à relancer la coopération sous régionale, mais il ne rassemble pas tous les acteurs. Sa discontinuité géographique pose des contraintes

Aujourd'hui, la coopération magrébine est axée sur des rapports bilatéraux avec des pays européens et des accords individuels d'association à l'UE. Tandis qu'un traitement individualisé des pays partenaires s'est révélé la meilleure solution, les pays de l'UE doivent dépasser leurs intérêts individuels afin de mener une politique véritablement commune. Sans cohésion interne, la PESC et particulièrement la PEV ne réussiront pas.

Le cadre préférentiel de coopération est encore le processus de Barcelone. Il est un outil très important car il constitue le seul cadre de coopération régional en Méditerranée où la concurrence américaine n'est pas présente (SCHMID, p. 9). Il rassemble dans son sein tous les pays de la côte sud et est de la Méditerranée. Seule la Lybie ayant un statut d'invité. Il a permis parfois d'entamer des conversations entre des parties en conflit quand

⁴⁰ Voir Annexe IV

d'autres voies étaient déjà épuisées. Toutefois, il n'a pas réussi à accomplir les objectifs établis. On trouve des raisons institutionnelles parmi les causes de l'échec.

Barcelone attribue la gestion du partenariat à la Commission européenne, ce qui peut s'interpréter comme l'inclusion du partenariat aux politiques communautaires du premier pilier. Elle a créé aussi le Comité euro méditerranéen, composé de hauts fonctionnaires des 27 Etats partenaires, ce qui donne au partenariat une approche intergouvernementale. La PESC, cadre logique de la coopération, appartient au deuxième pilier communautaire. On commence à percevoir la complication des mécanismes de coopération. Les partenaires se heurtent à l'immense machine bureaucratique communautaire, où les points de vue se diluent au milieu des interminables processus. Ils se plaignent de ne pas être associés à la conception et à la mise en œuvre du Partenariat. Etant confrontés au dernier moment aux initiatives européennes, ils se trouveraient systématiquement placés dans une position défensive (SCHMIDT, p. 19).

De plus, l'institutionnalisation du partenariat du sud est presque inexistante. Les rencontres au niveau des chefs d'Etat et de gouvernement ne sont pas prévues, ce qui limite la visibilité du partenariat vis-à-vis de la population. Le partenariat n'a pas généré d'institution propre, et il est insuffisamment ancré dans les structures communautaires.

22. Un cadre économique préoccupant

L'UE vient de conclure l'élargissement le plus important de son histoire. L'adhésion de dix nouveaux membres demande des efforts énormes de cohésion. Le budget communautaire, par nature réduit, sera plutôt consacré à la mise à niveau des économies des pays membres. Dans cette perspective, la nécessité perçue par la Commission de consacrer des fonds plus importants à la coopération avec les pays voisins rencontrera des oppositions.

22.1. Les effets de l'instauration de la ZLE

L'impact sur l'UE sera réduit car les produits agricoles sont exclus du libre échange et de ce que les produits industriels des pays partenaires avaient déjà un accès libre au marché européen.

Concernant les pays partenaires, les conséquences du démantèlement tarifaire seront très significatives. Dans ces économies, les taxes sur le commerce extérieur représentent une contribution importante aux recettes fiscales. Sa diminution entraînera des mesures de

compensation par une augmentation de la fiscalité directe ou indirecte. Cette situation diminuera encore plus une consommation privée déjà traditionnellement déprimée. La régression de la demande peut se répercuter négativement sur le développement des réseaux de transport, et décourager un investissement privé, pourtant indispensable.

L'ouverture aux produits industriels européens présente un risque pour l'industrie des pays partenaires. Les effets immédiats seront la perte d'emplois et la disparition des entreprises qui ne sont pas préparées à cette concurrence.

Elle peut en revanche entraîner un effet positif pour certaines entreprises. La baisse du prix des biens d'équipement importés est susceptible d'améliorer à plus long terme leur compétitivité et de dynamiser les exportations manufacturières. Cet effet peut favoriser le développement du transport maritime, mais tant qu'il restera limité à la demande extérieure, son influence sur le développement des réseaux logistiques internes efficaces restera limitée.

En résumé, la création de la ZLE euro méditerranéenne risque de produire une contraction du niveau de demande contraire à l'ambition de construire une zone de prospérité partagée. Elle ne sera capable d'entraîner un gain net de revenu pour les pays partenaires que s'il existe un surplus d'épargne extérieur.

L'UE est bien placée pour faire cet effort financier décisif afin de stimuler la demande intérieure dans les économies du Maghreb. Le but est de provoquer une croissance auto entretenue à l'échelle régionale capable de générer les revenus nécessaires et de réduire la dépendance financière extérieure à moyen terme.

L'augmentation de la demande, extérieure et intérieure, ne peut se produire s'il n'existe pas les moyens de transport adéquats pour acheminer les marchandises. Si les pays impliqués ne disposent pas des ressources financières suffisantes, le développement des réseaux ne peut pas se mettre en place. On se trouve donc face à un dilemme compliqué.

L'établissement d'une ZLE, qui peut apparaître comme la solution magique, ne constitue qu'un rapport mercantile de « somme zéro », où la partie faible approfondit sa dépendance vis-à-vis du puissant. Les carences de toute nature au Maghreb empêchent de profiter directement des bénéfices potentiels. Le trafic maritime n'est pas différent, si le commerce Nord-Sud augmente, les compagnies européennes seront seules capables de fournir les moyens nécessaires.

L'UE ne peut pas se permettre de négliger à nouveau sa responsabilité vis-à-vis de ses voisins du Sud. Si l'instauration de la ZLE ne s'accompagne pas d'un financement à la hauteur, les pays du Maghreb chercheront d'autres sources de financement. Si cette

situation advient, on verra s'établir en méditerranée des puissances tierces dont les intérêts s'opposeront aux ambitions de l'UE. L'image d'une Europe égoïste qui cache ses ambitions mercantiles derrière des volontés politiques de façade sera définitivement fixée.

22.2. Les mécanismes de financement

Les pays du Maghreb présentent une balance négative des opérations courantes à l'égard de l'UE. Cette situation génère un besoin ajouté de financement. Les ressources financières des pays partenaires méditerranéens sont limitées et devront être consacrées, en priorité, à la restauration des grands équilibres macro-économiques. La nécessité de trouver des sources de financement extérieures devient une priorité. Par contre l'UE, et en particulier la zone euro, est une zone d'épargne par excellence. Il existe donc une complémentarité qui doit être canalisée.

Dans le domaine des infrastructures de transport, la solution la plus efficace est le financement direct des projets liés au développement régional et à caractère intégrateur. La difficulté dans ce cas peut résider dans la divergence de critères au sein même de l'UE et avec les pays partenaires. En tout cas, l'UE doit toujours veiller à ce que les investissements ne soient pas consacrés à entretenir des situations d'injustice. L'objectif fondamental doit être de bâtir des bases solides pour un développement autochtone.

La Commission a aussi abordé le problème du financement. Elle souligne la création du FEMIP (Facilité Euro méditerranéenne d'Investissement et de Partenariat) au sein de la BEI (Banque Européenne d'Investissement) qui devrait permettre d'accroître significativement les contributions de la BEI et stimuler le partenariat public-privé. Elle a proposé que les fonds, existants ou futurs, soient augmentés considérablement dans le cadre des nouvelles perspectives financières, conformément à la priorité accordée par l'UE à la PEV⁴¹.

23. La dimension socio politique

Pour certains partenaires, la coopération avec l'UE est vue comme un gage de respectabilité et contribue à la création d'un contrepoids à la puissance américaine dans la région.

Du côté européen, le principe du partenariat est de faire face à la menace méridionale, multiforme et imprécise, de façon globale, et en tenant compte de facteurs

⁴¹ UE COM (2004) 373 Communication de la Commission. PEV Document d'orientation.

économiques et sociaux traditionnellement négligés par l'analyse stratégique (SCHMID, p.3).

Les causes principales à court terme de conflits internes au Maghreb sont politiques et économiques, et à long terme sont démographiques, économiques (carence d'eau et de nourriture) et écologiques (désertification progressive et diminution pluviométrique à cause du changement climatique) (MARQUINA, p. 10).

23.1. Le court terme

Si on analyse les progrès politique et économique des pays du Maghreb depuis la Conférence de Barcelone, on se rend facilement compte que l'UE a peu contribué à réduire les causes potentielles de conflits. Les conséquences sont facilement discernables.

Sur le plan politique, la démocratie est loin de trouver sa place dans une région où les régimes sont à caractère autocratique. Le coup d'état militaire qui a eu lieu en 1992 en Algérie, suite à la victoire du FIS aux élections, trouvait une complicité passive des pays européens. Tandis que le résultat peut être considéré comme positif pour la stabilité de la région, il est un exemple de la fragilité des régimes politiques du Maghreb.

Dans tout le Maghreb, le rythme des réformes est ralenti par la crainte des troubles sociaux, par des pesanteurs bureaucratiques, par des individus ou des groupes qui veulent préserver leurs intérêts particuliers en figeant les situations. Un des obstacles les plus importants réside dans les mentalités. Dans ce domaine, la promotion des réformes ne suffit pas. Il faut obtenir l'adhésion sincère des pouvoirs publics.

Selon Dorothee Schmid, « il faut évidemment compter avec la réticence de gouvernements qui ne sont pas disposés à lâcher la main sur le plan économique sans obtenir de garanties pour leur avenir politique. L'idéal très européen de la dynamique libérale n'inspire que de très loin l'action des dirigeants tiers méditerranéens : la croissance économique peut être pour eux un objectif, mais elle s'entend souvent en termes de captation de richesse, et n'implique pas forcément une distribution plus équitable de la propriété, ni des changements institutionnels majeurs, et encore moins une avancée vers la démocratie.»

Cette vision des choses se voit reflétée dans le projet de « Hub » que le gouvernement de Maroc construit à Tanger. L'objectif énoncé du développement de la région nord ne pourra être atteint que de façon indirecte, car le port est appelé à attirer des trafics complémentaires de la route Asie-Europe-Amérique, et seulement au cas où le gouvernement mène des politiques actives de distribution de la richesse générée.

Sur le plan économique, il suffit de jeter un coup d'œil au tableau de l'annexe I. Juste avant la chute du Mur de Berlin et la disparition du bloc soviétique, la Pologne, la Hongrie et la République tchèque, avec une population totale de près de 60 millions, maintenaient avec l'UE des chiffres d'affaires similaires à ceux des pays du Maghreb, d'une population légèrement supérieure, 70 millions. Depuis ce moment, les pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO) ont décuplé en dix ans leur chiffre d'affaires tandis que le Maghreb doublait à peine le sien.

On peut se demander si l'existence d'un réseau efficace de transport entre les deux côtes aurait modifié la situation. En revanche, celle-ci démontre que la volonté politique, déclaré en 1995 à Barcelone, ne s'est pas traduite par une augmentation significative des affaires commerciales.

C'est dans cette conjoncture que les pays du Maghreb tentent, avec d'énormes difficultés, de s'adapter à l'économie de marché mondialisée. La carte de l'annexe V montre l'énorme différence de PIB/hab entre les deux côtes.

« ... le FMI impose les mêmes « recettes » partout sans tenir compte des situations locales différentes d'un pays à l'autre. Le FMI exige la dévaluation de la monnaie, la suppression des subventions aux produits de première nécessité, la réduction rapide des déficits budgétaires, la levée des barrières douanières, la libéralisation du commerce extérieur, la privatisation des entreprises publiques, etc. Dans un premier temps, ces mesures provoquent des conséquences désastreuses sur la partie de la population la plus fragile, celle qui a un besoin vital de l'aide de l'état. Celui-ci, lorsqu'il se retire brutalement en renonçant à remplir ses missions dans les domaines économique et social, crée un vide qui est souvent comblé par les extrémistes » (BENCHENANE, p 153). La réduction des budgets publics des pays partenaires y contribue dans le même sens.

Si nous voulons que la population perçoive l'amélioration de la prospérité comme bénéfique, il faudra la répercuter clairement sur le niveau de vie. Cette amélioration aura lieu à plus long terme que la réduction des prestations sociales publiques. Il est pourtant évident que les réformes de nature structurelle ne peuvent réussir que si elles s'inscrivent dans la durée et si, dans le même temps, on met en place des mesures d'accompagnement au plan social, des politiques actives visant à lutter contre la pauvreté et l'inégalité.

23.1.1. Le Sahara, une pierre dans le chemin

Le conflit du Sahara Occidental⁴², dont le Maroc réclame la souveraineté, influence négativement les relations avec d'autres pays de la zone, en particulier l'Algérie, et conditionne la coopération intra régionale. Les divergences internes de l'UE ne contribuent pas à la résolution. La résolution de ce conflit est un préalable à la stabilité du Maghreb.

23.2. Le long terme

La population du Maghreb, chiffrée en 2001 à 70 millions de personnes, pourrait doubler entre 1995 et 2050, pour atteindre 120 millions. Si la progression se confirme, elle rattrapera et puis dépassera celle du nord⁴³. C'est-à-dire, tandis que le nord est déjà entré dans le déclin et le vieillissement démographique (quatrième phase), le sud est en train de terminer sa phase d'explosion (deuxième phase) et débiter la décélération (troisième phase). Ce décalage est à l'origine de contraintes géopolitiques importantes dans la région.

La population magrébin augmentait dix millions pendant les années 1990. Près de six millions de postes de travail étaient nécessaires au afin de maintenir le taux d'emploi. Le taux de chômage actuel se situe entre 10 et 15% avec une légère tendance à diminuer. La tendance démographique se maintient stable.

C'est ainsi que la nécessité de création d'emplois au Maghreb demeure prioritaire afin de faire face à l'arrivée d'une vague de jeunes travailleurs. Si les économies autochtones ne sont pas capables d'absorber cette croissance, il est à prévoir une montée importante du chômage et de la pression migratoire. L'asymétrie croissant de disponibilité de main d'œuvre est la cause des mouvements migratoires. En revanche, elle peut devenir la solution à certains problèmes si nous sommes capables d'organiser la complémentarité démographique des deux côtés. En effet, tandis que la consommation occidentale ne cesse d'augmenter, la capacité productive diminue à cause du vieillissement de la population. La délocalisation intelligente vers le Maghreb doit permettre la création d'emploi, la structuration de l'économie et la réduction de la pression migratoire. Le transfert de production vers le sud se traduirait aussi en une demande majeure des capacités de transport, notamment maritime.

⁴² Les Nations Unies, à travers la MINURSO et le représentant personnel du Secrétaire Général, œuvrent depuis 1990 pour trouver une solution politique à ce conflit, qui dure depuis 1975 et avait été armé jusque là. Un cessez-le-feu a été mis en place en 1991, mais les accords successifs proposés par l'ONU, y compris la tenue d'un référendum, sur le statut final du territoire, n'ont pas abouti.

⁴³ Voir Annexe VIII

Dans le Maroc, la nouvelle législation sur l'émigration irrégulière et le trafic de clandestins durcit les sanctions à l'encontre des trafiquants, et crée deux institutions afin de lutter contre les réseaux de trafic d'êtres humains. La coopération avec l'Espagne se fait par l'intermédiaire d'un groupe de dialogue, d'échanges d'informations, d'agents de liaison et de patrouilles mixtes.

La Tunisie, qui possède l'économie la plus puissante du Maghreb, est un pays d'émigration et de transit vers l'Europe. Cependant, de plus en plus nombreux sont les ressortissants de pays de l'Afrique subsaharienne qui cherchent à s'y installer.

Les conséquences de la croissance démographique se feront sentir aussi dans le domaine environnemental. Les effets du changement climatique aggraveront la désertification du nord de l'Afrique et accroîtront les carences. Celle en d'eau risque de provoquer une diminution de la production agricole et d'aggraver le besoin d'apport extérieur d'aliments.

Si on ajoute l'augmentation de la pollution et le progrès de l'urbanisation, on constate que le Maghreb entre dans une période critique. Les gouvernements trouveront des difficultés énormes à résoudre les problèmes de leurs citoyens à moyen et long terme. Les produits énergétiques, seule ressource dont ils tirent des bénéfices significatifs, sont périssables à moyen terme.

Les gouvernements magrébins ont pris conscience du problème environnemental et on mise en œuvre des politiques cohérentes.

Au Maroc, les priorités sont la protection et la gestion durable de l'eau, du sol et de la nature, la protection de l'air et la promotion de l'énergie renouvelable, la prévention des catastrophes naturelles et des risques technologiques majeurs, l'amélioration de l'environnement urbain ainsi que la gestion et la communication en matière environnementale.

En Tunisie, les principaux objectifs sont la mobilisation des ressources en eau, un meilleur accès au réseau de distribution d'eau potable et d'assainissement, l'amélioration de la gestion des déchets, la lutte contre la pollution industrielle et la désertification, de même que la protection de la biodiversité.

Abandonner le Maghreb dans cette situation est la recette la plus efficace afin de cuisiner à feu lent des crises internes qui seront le préalable aux conflits d'entité à l'échelle régionale.

24. La psychologie oubliée

La dimension psychologique⁴⁴ du sous-développement est systématiquement négligée. Depuis la fin de la reconquête avec la chute de Granada, le monde arabe musulman a connu une régression majeure dans la méditerranée occidentale. Ce traumatisme, qui se transmet de génération en génération a provoqué des troubles profonds dans les mentalités individuelles et collectives. Il se manifeste par trois symptômes: une inhibition de l'intelligence; une inhibition de l'énergie; une inhibition de la volonté. C'est cela qui explique le sous développement du Maghreb et, plus largement, du monde arabe musulman, beaucoup plus que les conditions climatiques, la colonisation ou les régimes politiques, chacun de ces facteurs ayant bien sûr sa part dans les difficultés et les échecs.

Comme il est écrit dans le préambule de l'UNESCO, les guerres commencent dans la pensée des gens (MARQUINA, p. 29). C'est-à-dire, dans les perceptions mutuelles et les croyances qui les appuient.

Ce sont ces préjugés qui empêchent aussi de progresser. Les dirigeants européens doivent se rendre compte de la nécessité de créer un véritable espace de confiance réciproque et sincère. C'est la seule façon de fédérer durablement les volontés de toutes les parties autour d'un projet commune de développement. Sans ce préalable, les complexes du sud perdureront et les ambitions mercantilistes du nord épuiseront les efforts de coopération.

Une des camps où la différence d'appréciation s'avère plus dramatique est le terrorisme. Les derniers événements ont éveillé les sociétés occidentales. Mais tandis que du côté européen l'acceptation du terrorisme n'offre pas de doutes, du côté magrébin les lignes entre terrorisme, résistance à l'oppression et groupes d'opposition politique sont mal définies. Ça rend difficile la coopération entre les deux côtés et les différences se font sentir dans le terrain des droits de l'homme, les garanties civiles et la coopération judiciaire.

⁴⁴ Les incertitudes du Maghreb. Mustapha Benchenane.

CONCLUSION

La politique extérieure de l'UE cherche à bâtir une ceinture de prospérité capable d'éloigner les pôles de tension. Le premier pas pour y arriver doit être la mise en commun des intérêts des membres par le biais de la définition rigoureuse des objectifs à accomplir.

On a évoqué les lacunes matérielles, politiques et socioculturelles qui définissent le panorama magrébin. Une déstructuration si ample est sans doute un pôle de déstabilisation, et des puissances tierces commencent à combler le vide que l'UE a laissé sans pratiquement s'y impliquer.

Le conflit du Sahara est l'un des points chauds de la région. Si l'Union Européenne veut devenir une « puissance », elle doit prendre une position d'ensemble clairement définie. Les pays doivent dépasser leurs intérêts individuels et donner un appui actif aux résolutions de l'ONU afin d'en terminer avec un conflit qui dure depuis déjà 30 ans. Sa résolution permettra en particulier d'améliorer la coopération entre l'Algérie et le Maroc, et donc de débloquent le développement des infrastructures magrébines.

La PEV naît avec l'intention de donner une solution aux défis que dix ans de volontés politiques du partenariat euro méditerranéen n'ont pas résolu. Il est primordial que le nouvel élan ne reste pas en deçà du seuil d'entraînement politique, afin de ne pas entretenir seulement frustrations et rancœurs dans les pays du Sud.

Ses objectifs devront porter sur l'affirmation de l'influence européenne, l'établissement de liens d'interdépendance solides et la promotion de l'intégration magrébine, tout en évitant que les sacrifices requis ne se répercutent sur les franges les plus défavorisées de populations déjà frappées par l'adversité.

Dans ce sens, « l'affirmation d'un cadre d'interprétation du monde proprement européen contribuera à détacher l'image de l'Europe du pôle américain dans l'imaginaire tiers méditerranéen » (SCHMID, p. 26).

Ces objectifs comportent à la fois un volet politique, un volet socioculturel et un volet économique.

Le volet politique, incapable de générer de la croissance par lui-même, doit s'employer à l'harmonisation réglementaire et à la simplification des mécanismes de coopération. La prise en compte des critères des partenaires et l'institutionnalisation du côté sud demeurent fondamentales. L'UE doit aussi consolider sa visibilité vis-à-vis de la population.

Le facteur socioculturel occupe un rôle central. Les citoyens du sud sont à la fois les destinataires finaux et les juges ultimes de la sincérité du processus. Toute action devra être mesurée afin de vérifier qu'elle ne provoque des effets nocifs.

Au niveau économique, l'établissement d'une ZLE ne suffit pas, car elle accentue le problème. La ZLE doit être vue comme un moyen et non une fin. La fin devant être de structurer le commerce de façon durable, afin de donner aux pays de la région une capacité croissante de développement autonome en partenariat avec l'UE.

Cette fin ne peut être atteinte sans une connexion commerciale efficace entre les deux côtes. Certains peuvent considérer que le commerce énergétique peut jouer un rôle décisif. En revanche, face à ce commerce plutôt unidirectionnel et périssable, le trafic maritime offre une véritable capacité structurante à court, moyen et long terme.

On constate aussi que le commerce maritime, à l'inverse du commerce énergétique, requiert des investissements qui ne peuvent être réintégrés qu'à moyen et long terme, ce qui réduit l'intérêt pour l'initiative privée. La participation institutionnelle demeure indispensable.

La multiplicité des fronts couverts par l'aide européenne contraint les montants consacrés au Maghreb. Cette situation impose l'implication et la coordination de tous les acteurs concernés. De plus et dans le sens des recommandations de la Commission, le mécanisme de financement doit être renforcé et spécialisé.

Les réseaux routier et ferroviaire intra magrébins constituent des intérêts partagés entre l'UE, l'UMA et les gouvernements locaux, ce qui permet de laisser l'initiative à cette dernière et aux gouvernements magrébins. Le financement devra se concentrer sur les tronçons frontaliers.

L'actuelle structure commerciale favorise l'implication du secteur privé dans les connexions multimodales, notamment maritime/routier. Les problèmes structurels de la flotte magrébine ne laissent pas d'autre solution à court terme que le recours aux armateurs européens. Cependant, l'instauration de taux des citoyens magrébins dans les équipages des navires peut contribuer à la génération progressive d'une capacité autochtone.

Les infrastructures portuaires et de contrôle maritime ont une valeur stratégique singulière. Les premières constituent des points focaux du trafic. Elles requièrent des investissements d'envergure, excessifs pour les gouvernements locaux. C'est dans ce domaine que l'investissement européen doit mettre l'accent. Cela permettra aussi d'orienter l'articulation des axes conformément aux réquisits du réseau transeuropéen, et éviter au mieux l'établissement d'autres puissances.

C'est de sa capacité à générer des pôles de croissance, à fédérer les volontés de toutes les parties concernées et l'interconnexion avec d'autres moyens de transport que le trafic maritime tire son caractère stratégique.

Il peut donc devenir la pierre angulaire de la politique de voisinage dans la méditerranée occidentale.

BIBLIOGRAPHIE

Documents

- UE. COM (2000) 497 final, Un nouvel élan pour le processus de Barcelone.
- UE. COM (2001) 126 final, Communication de la commission au conseil et au parlement européen. Renforcer la coopération euro méditerranéenne dans les domaines du transport et de l'énergie.
- UE. COM (2001) 188 final.
- UE. COM (2003) 104 final, L'Europe élargie — Voisinage: un nouveau cadre pour les relations avec nos voisins de l'Est et du Sud, Bruxelles, 11.3.2003.
- UE. COM (2003) 376 final, Communication de la commission au conseil et au parlement sur le développement d'un réseau euro méditerranéen de transports. Brussels, 24.6.2003
- UE. COM (2003) 229 final.
- UE. COM (2004) 373 Communication de la Commission. PEV Document d'orientation. Brussels, le 12 mai 2004.
- UE. COM (2004) 373 final, SEC (2004) 569, PEV Rapport sur le Maroc. Brussels, le 12 mai 2004.
- UE. COM (2004) 373 final, SEC (2004) 570, PEV Rapport sur la Tunisie. Brussels, le 12 mai 2004.
- XENELLIS Georgios. « Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002 ». EUROSTAT, Statistiques en bref, août 2004.

Ouvrages:

- BENCENANE Mustapha, « *Les incertitudes du Maghreb* » pp. 148-160 in CHAIGNEAU Pascal (dir.), *Enjeux diplomatiques et stratégiques 2004*, Paris, Economica, 2004.
- CORM Georges, « *La Méditerranée, espace de conflit, espace de rêve* », Paris, L'Harmattan, 2001.
- HUNTINGTON Samuel P., « *Le choc des civilisations* », Paris, Odile Jacob, 2000.
- MARQUINA Antonio, « *Perceptions mutuelles dans la Méditerranée. Unité et diversité* », Paris, PUBLISUD, 1998.

Essais

- CHAFIK Jillali, « *Evaluation et perspectives de développement des transports dans les pays de l'Union du Maghreb Arabe (UMA)* », Union du Maghreb Arabe, octobre 2003.
- SCHMID Dorothee, « *Optimiser le processus de Barcelone* ». Occasional Papers n°36, juillet 2002. Institut d'Etudes de Sécurité de l'UE.

Dossiers

- CETMO. Reflexiones sobre el transporte marítimo de mercancías entre las dos riberas del mediterráneo occidental. CETMO, Dossier n° 50, avril 2002.
- CETMO. La red transeuropea de transportes y su prolongación más allá de la Unión europea. CETMO, Dossier n° 51, juillet 2002.
- CETMO. El comercio exterior entre la Unión europea y los países terceros mediterráneos. CETMO, Dossier n° 55, juillet 2003.

Articles

EU press releases. « L'Europe élargie – voisinage : un nouvel cadre proposé pour les relations avec les voisins orientaux et méridionaux de l'Union Européenne ». EU Press releases. IP/03/358, Bruxelles le 11 mars 2003.

ZEMMOURI Tariq. « Les Chantiers du rail (Maroc) ». L'intelligent, n° 2201, du 16 au 22 mars 2003.

BARROUHI Abdelaziz. « Confidences de Slaheddine Belaïd. Nous (Tunisie) sommes très compétitifs ». L'intelligent, n° 2234, du 2 au 8 novembre 2003.

GOUMEZIANE Smaïl et BARROUHI Abdelaziz. « La Tunisie ? Un éternel chantier ». L'intelligent, n° 2234, du 2 au 8 novembre 2003.

CUSSET Jean-Michel. « Panorama des transports maritimes dans le monde. Informations et commentaires ». Problèmes économiques, n° 2843, 11 février 2004.

IGHILAHRIZ Saïd. Dossier Algérie. « Transport. Un secteur névralgique en manque de stratégie ». Marchés tropicaux, 11 juin 2004.

LEON-DUFOUR Sixtine, BELE Patrick et CAMBON Diane. « Tanger se rêve en Dubaï de la Méditerranée ». Le Figaro, 19 octobre 2004.

Sites INTERNET

<http://europa.eu.int>

<http://www.cetmo.org> Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale.

www.iss-eu.org Institut d'Etudes de sécurité de l'Union européenne.

www.euromesco.net Commission d'Etudes euro méditerranéenne.

www.ladocumentationfrancaise.fr

Données statistiques

CETMO

ONU (CNUCED)

EUROSTAT

Centres documentaires

La Documentation Française.

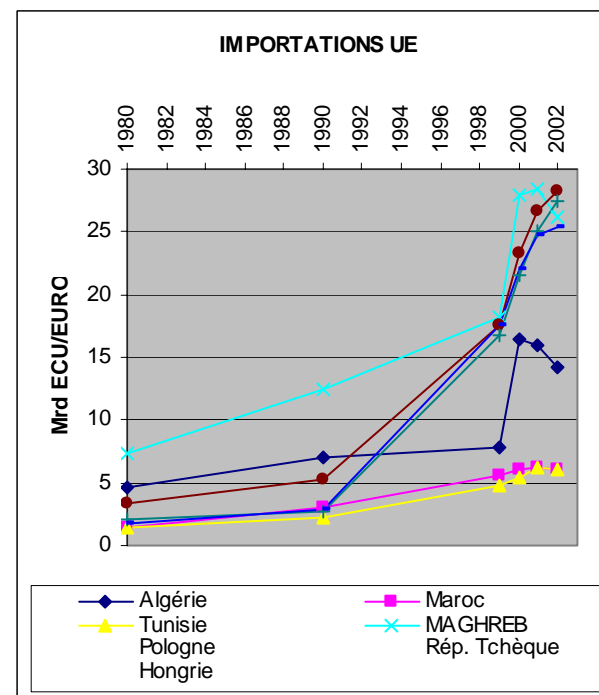
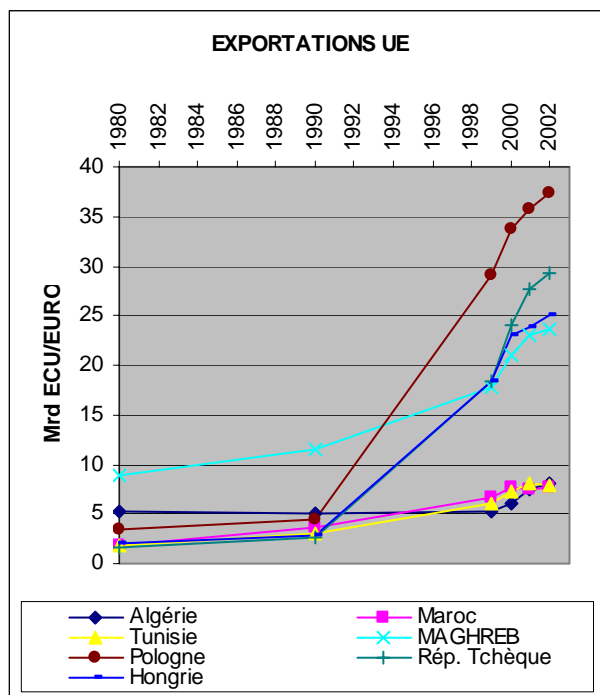
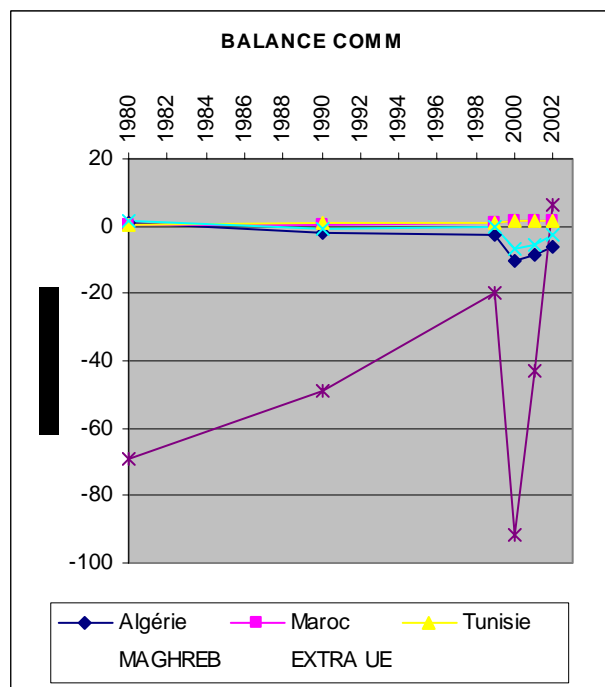
TABLE DES MATIERES

Introduction.....	1
11. Le déficit d’infrastructures portuaires.....	4
11.1. La situation en Algérie.....	4
11.2. La situation au Maroc	5
11.3. La situation en Tunisie.....	5
11.4. Evaluation d’ensemble.....	6
12. Une flotte inadaptée	7
13. Un réseau logistique multimodal à définir.....	8
14. Une vulnérabilité chronique.....	10
14.1. Les problèmes de la flotte	10
14.2. Les menaces extérieures	11
14.3. Les trafics illicites	12
21. Les « barrières de papier »	15
21.1. Les distances réglementaires	15
21.1.1. Situation en Algérie	16
21.1.2. Situation au Maroc.....	17
21.1.3. Situation en Tunisie	18
21.2. Les barrières institutionnelles	19
22. Un cadre économique préoccupant.....	20
22.1. Les effets de l’instauration de la ZLE.....	20
22.2. Les mécanismes de financement.....	22
23. La dimension socio politique	22
23.1. Le court terme	23
23.1.1. Le Sahara, une pierre dans le chemin	25
23.2. Le long terme	25
24. La psychologie oubliée	27
CONCLUSION.....	28
Bibliographie	31
TABLE DES MATIERES	33
ANEXE I.....	34
ANEXE II	35
ANNEXE III.....	36
ANNEXE IV.....	37
ANNEXE V	38
ANNEXE VI.....	39
ANNEXE VII	39
ANNEXE VII	40
ANEXE VIII.....	41

ANEXE I

BALANCE COMMERCIAL (Source EUROSTAT, population 2001 source Banque Mondiale. Réalisation CC Cuartero)

VALEURS Mrd ECU/EURO																								
UE	UE		UE	UE		UE	UE		UE	UE		UE	UE		UE	UE		UE	UE		UE	UE		
IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT	BAL	IMPORT	EXPORT		
de	à		de	à		de	à		de	à		de	à		de	à		de	à		de	à		
Algérie			Maroc			Tunisie			MAGHREB			EXTRA UE			Pologne			Rép. Tchèque			Hongrie			
POP	30,9		POP	29,2		POP	9,7		POP	70					POP	38,5		POP	10,2		POP	9,9		
1980	4,6	5,3	0,7	1,4	1,8	0,4	1,4	1,8	0,4	7,4	8,9	1,5	281,1	212,1	-69	3,4	3,5	0,1	2	1,7	-0,3	1,8	2	0,2
1990	7	5	-2	3,1	3,6	0,5	2,3	3	0,7	12,4	11,6	-0,8	404,4	355,2	-49,2	5,2	4,4	-0,8	2,7	2,6	-0,1	2,9	2,9	0
1999	7,8	5,2	-2,6	5,6	6,6	1	4,8	6	1,2	18,2	17,8	-0,4	779,8	760,2	-19,6	17,6	29	11,4	16,8	18,4	1,6	17,6	18,4	0,8
2000	16,4	6,1	-10,3	6	7,7	1,7	5,5	7,3	1,8	27,9	21,1	-6,8	1033	942	-91,4	23,3	33,8	10,5	21,6	24	2,4	22	23	1
2001	16	7,5	-8,5	6,2	7,5	1,3	6,2	8	1,8	28,4	23	-5,4	1028	985,3	-42,7	26,6	35,7	9,1	25,1	27,7	2,6	24,8	23,9	-0,9
2002	14,2	8,1	-6,1	6	7,7	1,7	6	7,8	1,8	26,2	23,6	-2,6	987,5	993,8	6,3	28,2	37,3	9,1	27,5	29,2	1,7	25,3	25	-0,3

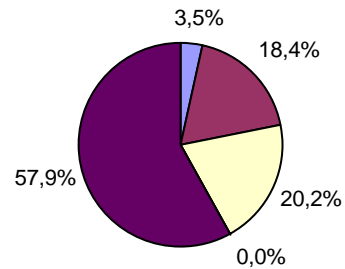


ANEXE II

COMPOSITION DE LA FLOTTE (Source ONU-CNUCED, Réalisation CC Cuartero)

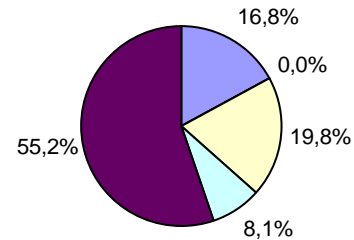
	ALGERIE				MAROC				TUNISIE				MAGHREB			
	TJB	%	MILL TPL	%	TJB	%	MILL TPL	%	TJB	%	MILL TPL	%	TJB	%	MILL TPL	%
PETROLIERS	32428	3,46	32	3,17	84497	16,84	7	1,93	50185	27,05	60	31,25	167110	10,29	99	6,32
VRAQUIERS	172695	18,45	288	28,49	0	0,00	0	0,00	17066	9,20	26	13,54	189761	11,69	314	20,05
CHARGE CLASSIQUE	188784	20,17	245	24,23	99446	19,82	96	26,45	9404	5,07	12	6,25	297634	18,33	353	22,54
PORTE CONTENEURS	0	0,00	0	0,00	40830	8,14	50	13,77	0	0,00	0	0,00	40830	2,52	50	3,19
AUTRES NAVIRES	542165	57,92	446	44,11	276950	55,20	210	57,85	108881	58,68	94	48,96	927996	57,17	750	47,89
TOTAL	936072	100,00	1011	100,00	501723	100,00	363	100,00	185536	100,00	192	100,00	1623331	100,00	1566	100,00

ALGERIE (tjb)



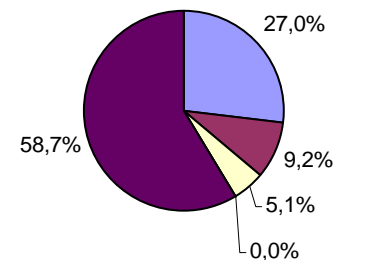
■ PETROLIERS ■ VRAQUIERS
■ CHARGE CLASSIQUE ■ PORTE CONTENEURS
■ AUTRES NAVIRES

MAROC (tjb)



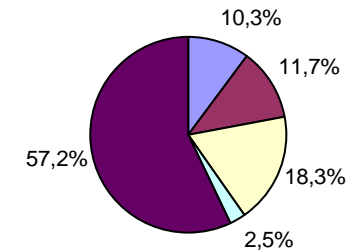
■ PETROLIERS ■ VRAQUIERS
■ CHARGE CLASSIQUE ■ PORTE CONTENEURS
■ AUTRES NAVIRES

TUNISIE (tjb)



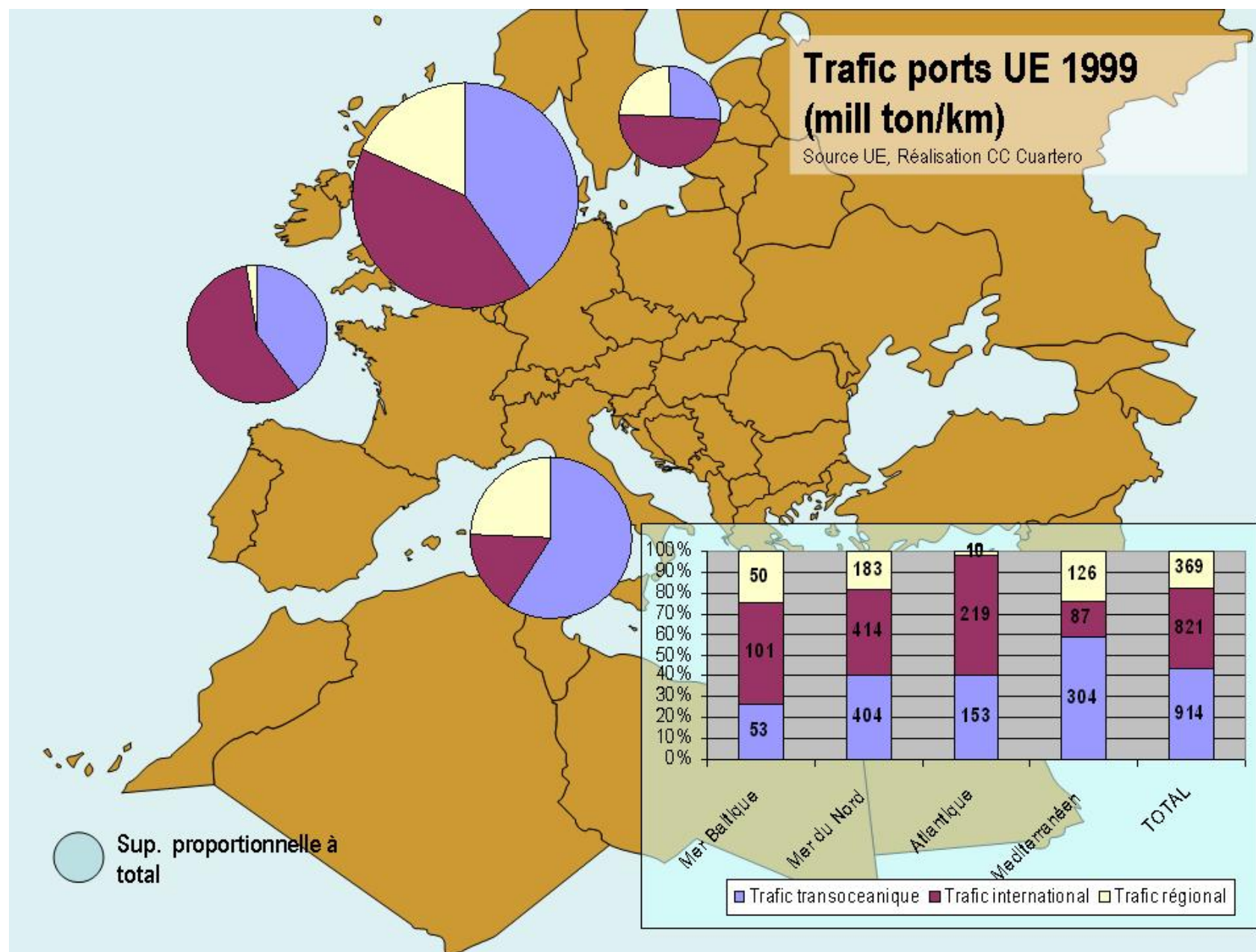
■ PETROLIERS ■ VRAQUIERS
■ CHARGE CLASSIQUE ■ PORTE CONTENEURS
■ AUTRES NAVIRES

MAGHREB (tjb)

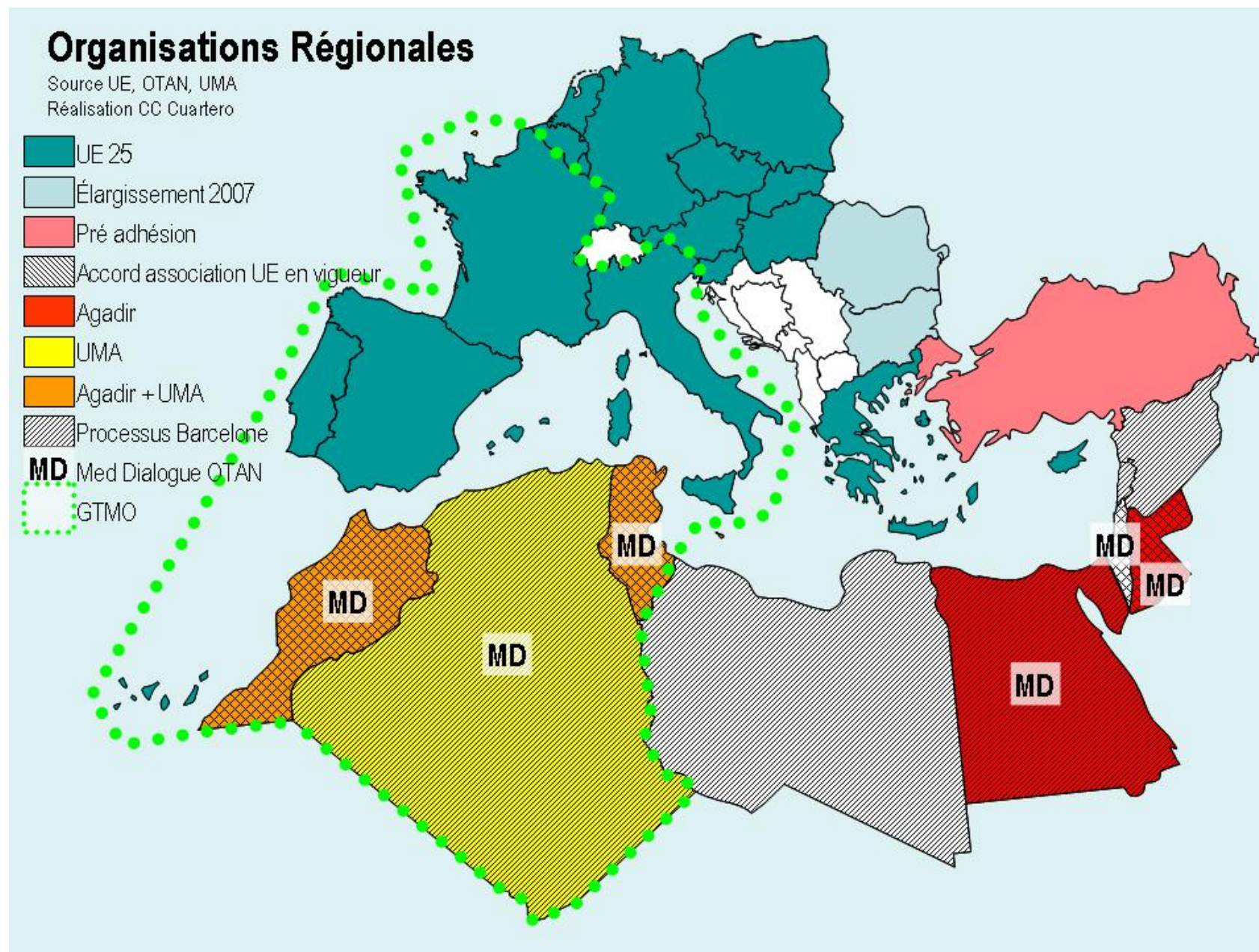


■ PETROLIERS ■ VRAQUIERS
■ CHARGE CLASSIQUE ■ PORTE CONTENEURS
■ AUTRES NAVIRES

ANNEXE III



ANNEXE IV

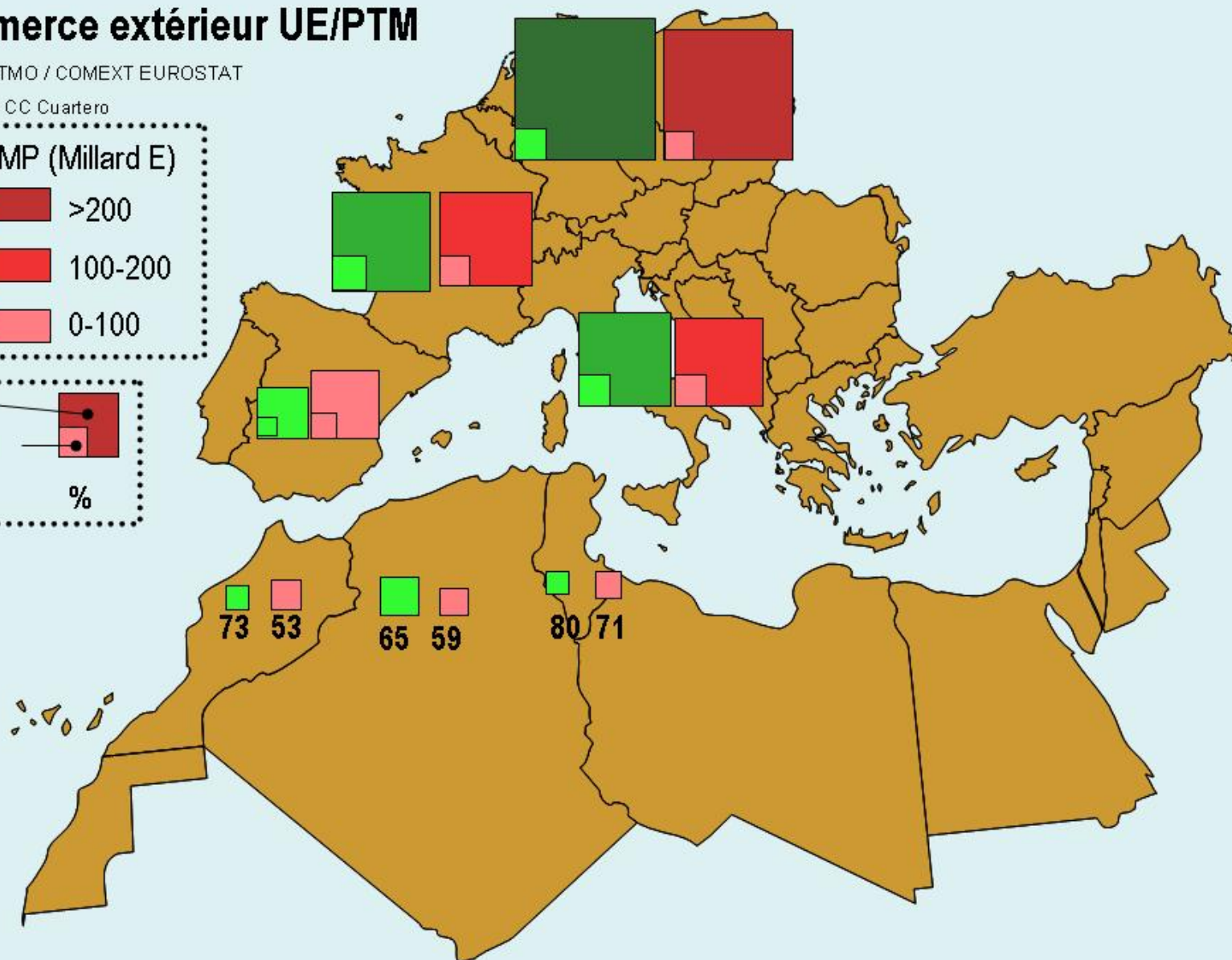
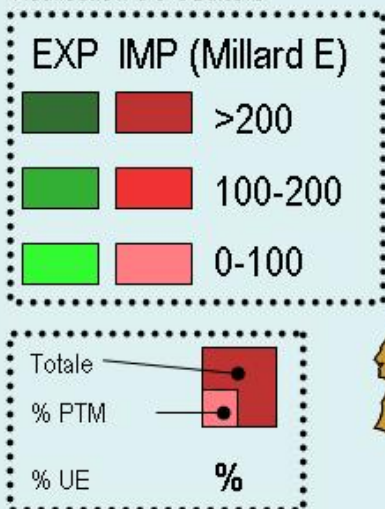


ANNEXE VI

Commerce extérieur UE/PTM

Source CETMO / COMEXT EUROSTAT

Réalisation CC Cuartero

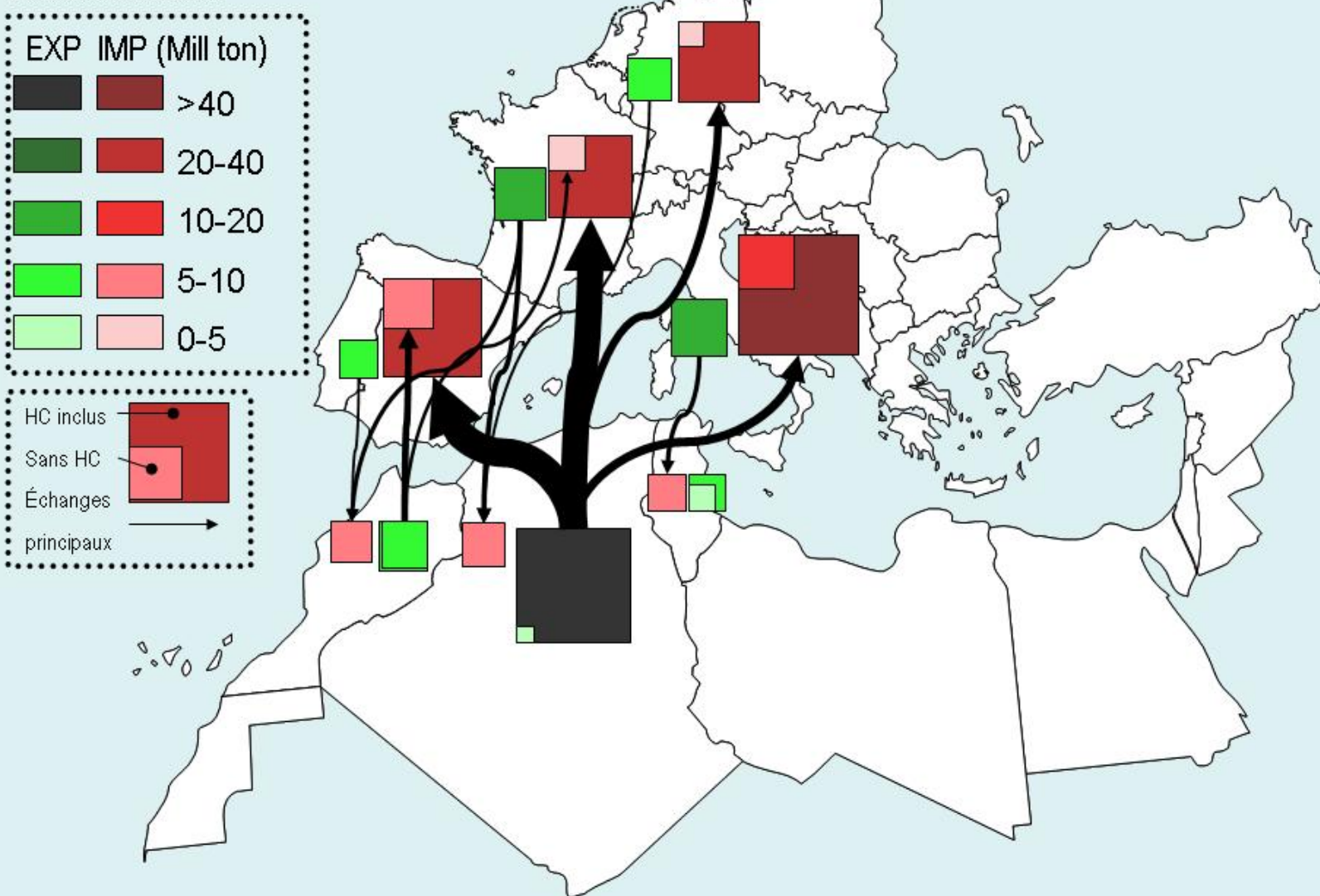


ANNEXE VII

Échanges UE-PTM 2001 (millions tons)

Source CETMO / COMEXT EUROSTAT

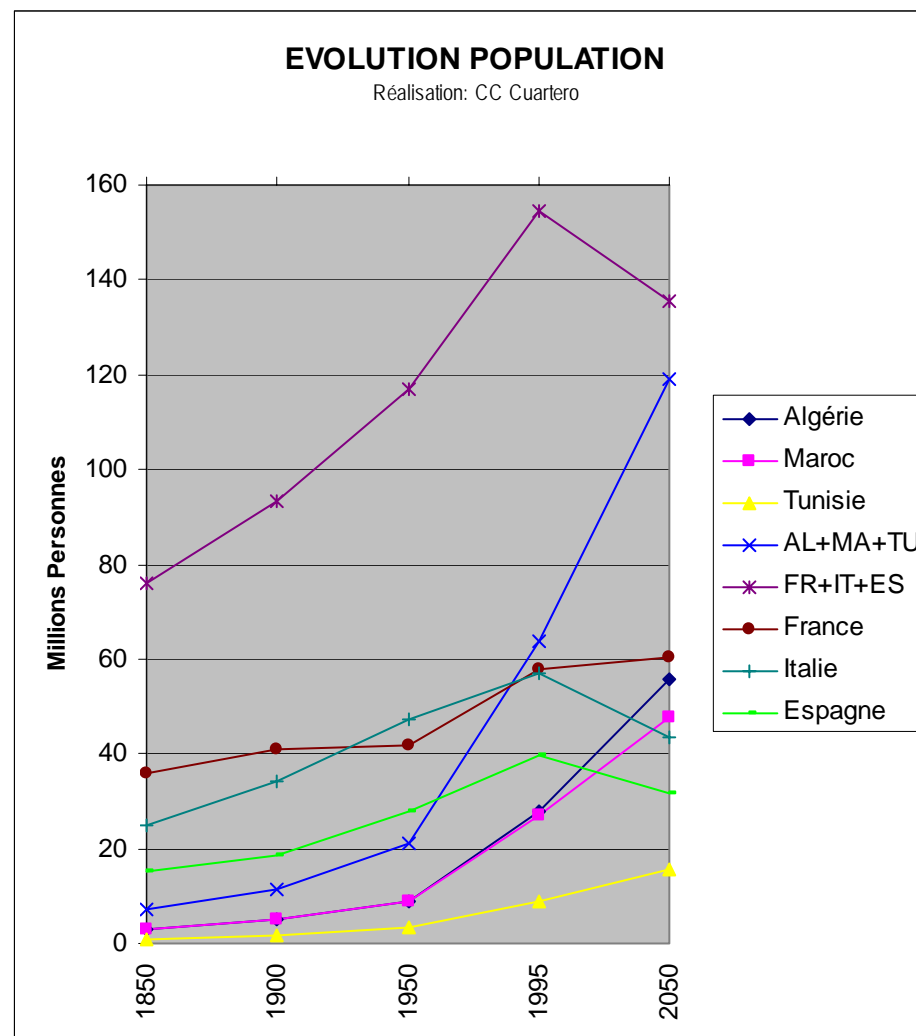
Réalisation CC Cuartero



ANEXE VIII

	POPULATION (millions)				
	1850	1900	1950	1995	2050
France	36	41	41,8	57,9	60,4
Italie	25	34	47,1	57,1	43,6
Espagne	15	18,5	28	39,6	31,7
FR+IT+ES	76	93,5	117	155	136
Algérie	3	5	8,7	27,9	55,6
Maroc	3	5	8,9	27	47,8
Tunisie	1	1,5	3,5	8,9	15,6
AL+MA+TU	7	11,5	21,1	63,8	119
MEDOC	83	105	138	218	255

Source : Marquina. 1850-1950 Mc Evedy and Jones. Rest UN.
Réalisation: CC Cuartero



Évolution Démographique

Source: Marquina, UN et Mc Evedy and Jones

Réalisation: CC Cuartero

