

## **La proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays africains enclavés : analyse des implications politiques et économiques**

### **The Moroccan proposition concerning access to the ocean for landlocked African nations: an examination of its political and economic ramifications.**

**BOUCHTA EL ABBOUBI**

Doctorant en droit public & Sciences politiques  
Faculté des Sciences juridiques, Économiques et Sociales Tanger  
Université Abdelmalek Essaâdi  
Laboratoire de Recherche en Droit Public & Sciences Politiques

**Date de soumission :** 18/03/2024

**Date d'acceptation :** 12/05/2024

**Pour citer cet article :**

EL ABBOUBI B. (2024) «La proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays africains enclavés : analyse des implications politiques et économiques», Revue Internationale du Chercheur «Volume 5 : Numéro 2» pp : 192 - 208

## Résumé

L'objectif de cet article est d'analyser en profondeur la proposition marocaine d'ouvrir un accès maritime à l'océan Atlantique pour les pays enclavés du Sahel. Portée par une vision humaniste d'équité, cette initiative audacieuse s'appuie sur des fondements juridiques solides et un appui diplomatique régional conséquent. Son potentiel économique apparaît considérable : développement de nouvelles filières, facilitation du commerce, intégration aux chaînes de valeur mondiales. En contrepartie, le Maroc renforcerait son rôle stratégique de hub logistique et commercial incontournable. Cependant, d'importants défis infrastructurels, sécuritaires, réglementaires et environnementaux devront être relevés par une coordination soutenue aux niveaux national, régional et international. Une mobilisation massive de financements et une harmonisation accélérée des cadres juridiques seront essentielles.

Cette initiative inédite, fondée sur les principes d'équité et d'inclusion, représente une opportunité historique de rééquilibrage au profit des pays du Sahel. Elle ouvre la voie à une intégration économique régionale mutuellement bénéfique, vectrice de développement durable pour l'Afrique de l'Ouest.

**Mots clés :** accès maritime ; pays enclavés ; potentiel économique ; défis ; coopération régionale

## Abstract

The objective of this article is to thoroughly analyze Morocco's ambitious proposition to open maritime access to the Atlantic Ocean for the landlocked countries of the Sahel region. Driven by a humanistic vision of equity, this bold initiative is grounded in solid legal foundations and garners significant regional diplomatic support. Its economic potential appears considerable: development of new sectors, facilitated trade, and integration into global value chains. In return, Morocco would reinforce its strategic role as an indispensable logistics and commercial hub. However, major infrastructural, security, regulatory, and environmental challenges will need to be addressed through sustained coordination at national, regional, and international levels. Massive financial mobilization and accelerated legal harmonization will be crucial.

This unprecedented initiative, based on principles of equity and inclusion, represents a historic opportunity for rebalancing in favor of the Sahel countries. It paves the way for mutually beneficial regional economic integration, fostering sustainable development for West Africa.

**Keywords :** maritime access ; landlocked countries ; economic potential ; challenges ; regional cooperation.

## INTRODUCTION

L'accès équitable aux ressources maritimes et aux potentialités des espaces océaniques revêt une importance cruciale pour le développement économique pérenne des nations. Cependant, cette problématique soulève des défis singuliers pour les pays enclavés, dépourvus de façades maritimes et privés des opportunités inhérentes à l'exploitation des ressources océaniques. Ce constat revêt une acuité particulière dans le contexte géopolitique actuel de la région du Sahel, où les pays membres de l'Alliance des États du Sahel (Mali, Burkina Faso et Niger) sont doublement fragilisés par leur enclavement terrestre et leur isolement croissant sur la scène internationale. En effet, la désaffection manifeste de partenaires traditionnels tels que l'Union Européenne et la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest accentue leur vulnérabilité et entrave leurs perspectives de développement durable.

Face à cette situation préoccupante, le Royaume du Maroc, sous l'impulsion clairvoyante de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, a formulé une proposition audacieuse visant à faciliter l'accès des nations sahéniennes à l'océan Atlantique. Cette initiative soulève un intérêt scientifique indéniable dans la mesure où elle permettra d'approfondir la compréhension des enjeux stratégiques liés à la souveraineté maritime et à l'exploitation équilibrée des ressources océaniques. En outre, l'analyse de cette proposition novatrice éclairera les dynamiques régionales complexes en Afrique de l'Ouest, tout en mettant en exergue le rôle potentiel du Maroc en tant que catalyseur d'intégration économique et vecteur de stabilité dans cette zone stratégique. Sur le plan pragmatique, les conclusions de cette recherche fourniront aux décideurs politiques et aux acteurs économiques des pistes concrètes pour promouvoir un développement durable et harmonieux dans l'espace sahélien.

La problématique centrale de cette étude se cristallise autour de l'évaluation du potentiel de la proposition marocaine à instaurer une plus grande équité et une meilleure inclusion des pays enclavés du Sahel dans les dynamiques maritimes et océaniques. Plusieurs sous-questions découlent de cette problématique principale : dans quelle mesure cette initiative permettrait-elle de compenser les handicaps liés à l'enclavement ? Quelles seraient ses implications juridiques, diplomatiques, économiques et commerciales pour la région ? Quels défis et obstacles devront être surmontés pour assurer une mise en œuvre efficiente ?

Pour appréhender cette problématique complexe dans toutes ses dimensions, un cadre conceptuel interdisciplinaire combinant des analyses théoriques géopolitiques, économiques et juridiques sera mobilisé. Cette approche méthodologique rigoureuse et holistique permettra d'évaluer les tenants et aboutissants de la proposition marocaine, en prenant en compte les réalités du terrain et

les enjeux multidimensionnels en présence. L'étude s'articulera donc autour de deux axes complémentaires, intimement liés à la problématique centrale. D'une part, elle décryptera le contexte géopolitique tendu prévalant dans l'espace sahélien ainsi que les défis spécifiques posés par l'enclavement des pays de l'AES, tout en dressant un bilan nuancé des initiatives régionales et internationales existantes. D'autre part, elle se penchera sur les implications et perspectives de la proposition marocaine, en analysant ses fondements juridiques et diplomatiques, ses potentialités économiques pour la région, mais aussi les obstacles susceptibles d'entraver sa concrétisation.

Ainsi, cette étude ambitieuse se propose d'apporter un éclairage substantiel et novateur sur une initiative structurante, susceptible de promouvoir un accès équitable aux espaces maritimes pour les pays enclavés du Sahel, et de jeter ainsi les bases d'un développement économique durable et partagé dans cette région stratégique.

### **1. Contexte géopolitique tendu et enjeux d'accès à l'océan pour les pays sahéliens**

L'analyse du contexte géopolitique prévalant dans la région du Sahel et des défis spécifiques liés à l'enclavement des pays membres de l'AES (Mali, Burkina Faso, Niger) revêt une importance primordiale pour saisir les enjeux sous-jacents à la proposition marocaine. Comme le soulignent certains spécialistes, l'enclavement géographique demeure l'un des principaux obstacles au développement économique et social des pays sans littoral (Faye et al., 2004). Cette partie abordera successivement les dynamiques conflictuelles et l'instabilité chronique dans l'espace sahélien (1.1), les contraintes découlant de la situation d'enclavement des États de l'AES (1.2), ainsi qu'un bilan nuancé des initiatives régionales et internationales existantes visant à remédier à cette problématique (1.3).

#### **1.1. Dynamiques conflictuelles et instabilité chronique dans l'espace sahélien : un terreau propice à l'isolement**

La région du Sahel, vaste étendue géographique s'étirant du Sénégal à l'Érythrée, est indéniablement marquée par une instabilité chronique et des dynamiques conflictuelles profondes qui minent son développement économique et social. Comme le souligne un rapport récent du Conseil de Paix et de Sécurité de l'Union Africaine, la région du Sahel est confronté à une situation sécuritaire précaire et complexe, caractérisée par la persistance de foyers de tensions, de conflits armés et d'insécurité transfrontalière (UA, 2022).

Cette instabilité trouve ses racines dans un enchevêtrement de facteurs géopolitiques, socio-économiques et environnementaux. D'une part, les tensions intercommunautaires récurrentes,

exacerbées par la rareté des ressources naturelles et les effets dévastateurs du changement climatique, constituent un terreau fertile pour la résurgence de conflits armés (Salzinger, M., & Desmidt, S. 2023). D'autre part, la prolifération des groupes armés non étatiques, souvent affiliés à des mouvances djihadistes transnationales, alimente un cycle de violences et d'insécurité difficilement contrôlable (CSNU, 2020).

Dans ce contexte délétère, les États du Sahel, déjà fragilisés par leur enclavement, se retrouvent dans une situation d'isolement croissant sur la scène régionale et internationale. En effet, la défiance de partenaires traditionnels tels que l'UE et la CEDEAO face aux crises politiques et sécuritaires traversées par ces pays les prive de soutiens diplomatiques, financiers et opérationnels essentiels (Gantier C, 2015).

Ainsi, c'est un cercle vicieux qui se met en place : l'instabilité nourrit l'isolement, lequel en retour exacerbe la fragilité de ces États et entrave leur capacité à résorber les foyers de conflits. Cette dynamique périlleuse souligne l'urgence d'initiatives structurantes, à même de briser ce cycle délétère et de replacer les pays du Sahel sur la voie du développement durable.

La persistance de ce climat d'insécurité engendre également des conséquences humanitaires désastreuses, avec des mouvements massifs de populations déplacées internes et une augmentation vertigineuse des besoins en aide d'urgence (OCHA, 2022). Au-delà de la dimension sécuritaire, ce sont ainsi les fondements mêmes du développement économique et social qui sont mis à mal dans ces régions instables.

De plus, cette instabilité chronique fragilise durablement les perspectives d'intégration régionale et d'essor des échanges commerciaux pour les pays du Sahel. Les perturbations des réseaux de transport transfrontaliers et l'insécurité généralisée le long des axes commerciaux clés entravent la libre circulation des biens et des personnes (Byiers B & al, 2022).

Au-delà de ces défis sécuritaires et humanitaires majeurs, c'est l'enclavement géographique même des pays du Sahel qui hypothèque lourdement leurs perspectives de développement, contrainte structurelle qu'il convient d'analyser plus avant.

## **1.2. L'enclavement géographique des pays de l'AES : un lourd handicap au développement économique**

Outre les défis sécuritaires et des dynamiques conflictuelles, l'enclavement géographique constitue un frein structurel majeur au développement économique durable des pays membres de l'Alliance des États du Sahel. Cette contrainte physique prive ces nations de tout accès direct aux espaces maritimes et océaniques, limitant considérablement leurs potentialités commerciales

et leurs opportunités d'exploitation des ressources naturelles offshore.

Comme le soulignent de nombreuses études, l'enclavement engendre des coûts de transaction plus élevés liés au transport, à l'acheminement des importations et des exportations, ce qui nuit à la compétitivité extérieure des pays concernés (Fanou H. E, 2020).

En effet, les pays enclavés supportent une structure de coûts largement supérieure à celle des pays côtiers pour l'ensemble de leurs échanges commerciaux, subissant un handicap logistique préjudiciable à leurs activités économiques.

Cette dépendance accrue vis-à-vis des infrastructures et corridors de transit des pays voisins engendre une vulnérabilité supplémentaire pour les économies sahéliennes déjà fragiles (OCDE, 2016). Les conflits politiques et l'instabilité sécuritaire chronique dans certains États côtiers de transit constituent autant de risques de perturbation des chaînes d'approvisionnement et d'acheminement des marchandises.

Par ailleurs, l'enclavement prive durablement ces pays des potentiels de développement liés à l'exploitation des ressources maritimes et des secteurs économiques connexes (pêche, transports maritimes, tourisme côtier, etc.). Cette absence de façade littorale interdit toute projection de puissance économique à l'international et contraint ces États à rester dépendants de partenaires extérieurs pour l'accès aux marchés commerciaux internationaux.

Au-delà de ces contraintes d'ordre économique et commercial, l'enclavement représente également un frein aux échanges humains, intellectuels et culturels. L'éloignement des principales routes maritimes mondiales engendre un isolement préjudiciable à l'attractivité et au rayonnement de ces nations.

De plus, cette situation d'enclavement entrave grandement les investissements étrangers directs dans ces pays, les investisseurs étant naturellement réticents à s'implanter durablement dans des régions dépourvues d'ouverture sur les marchés maritimes internationaux (Alix Y., & All, 2011).

Les pays enclavés se trouvent également désavantagés dans l'accès aux technologies modernes, nombreuses étant celles nécessitant un transport maritime pour leur déploiement à grande échelle (Faye et al., 2004).

Face à ces multiples handicaps, plusieurs initiatives ont été entreprises pour tenter de remédier aux défis de l'enclavement, avec des résultats encore insuffisants à ce jour.

Il convient donc de dresser un bilan nuancé des initiatives régionales et internationales existantes visant à faciliter l'intégration économique des pays enclavés, afin d'identifier les lacunes et les opportunités d'amélioration.

### **1.3 Initiatives régionales et internationales existantes : un bilan en demi-teinte**

Face aux défis multidimensionnels que posent l'enclavement géographique et l'isolement des pays sahéliens, plusieurs initiatives ont vu le jour au niveau régional et international dans le but de favoriser leur intégration Africaine économique. Cependant, force est de constater que les résultats demeurent largement insuffisants à ce jour.

Sur le plan régional africain, l'Union a adopté dès 2009 un Plan d'Action pour la Décennie des Transports Routiers et du Désenclavement (PDTRD). Mais les progrès restent lents, freinés par le manque de coordination entre les États membres (CEA, 2020).

De son côté, la CEEAC a lancé en 2015 une Stratégie Sous-Régionale pour la Facilitation du Transport et du Transit. Ce programme peine à se concrétiser face aux défis sécuritaires et à l'instabilité politique de certains pays membres (CEEAC, 2021).

Sur le plan international, le Programme d'Action d'Almaty lancé en 2003 par les Nations Unies visait à mobiliser la communauté internationale. Cependant, les résultats concrets de ce programme demeurent limités, notamment en raison de l'insuffisance des financements alloués et du manque de coordination entre les multiples acteurs impliqués (ONU, 2014).

L'une des principales faiblesses de ces différentes initiatives réside dans leur approche trop fragmentée et sectorielle du problème de l'enclavement. En effet, la plupart se sont focalisées sur des aspects spécifiques comme les infrastructures routières ou la facilitation des procédures douanières, sans adopter une vision globale et intégrée (Arvis et al., 2011). Or, l'enclavement est un défi multidimensionnel qui nécessite des réponses holistiques prenant en compte les enjeux économiques, sécuritaires, environnementaux et de gouvernance.

De plus, la majorité de ces programmes souffrent d'un déficit criant de financements, les engagements initiaux des bailleurs n'étant que trop rarement suivis d'effets concrets sur le terrain. Les moyens alloués sont souvent nettement insuffisants pour mener à bien les ambitieux chantiers d'infrastructures requis (CEA, 2022).

Enfin, l'implication et l'adhésion réelle des pays enclavés eux-mêmes à ces initiatives semblent parfois faire défaut, aboutissant à une appropriation limitée de ces programmes pourtant censés répondre à leurs besoins spécifiques (TOGOLA L, (2021). Sans une véritable prise en main par les bénéficiaires, les efforts déployés risquent de rester vains.

Ainsi, malgré la multiplicité des initiatives entreprises, les problèmes fondamentaux liés à l'enclavement persistent avec une vigueur alarmante dans la région du Sahel. Une refonte globale des stratégies déployées jusqu'alors semble indispensable pour briser durablement ce cercle vicieux du sous-développement. C'est précisément dans cette optique résolument novatrice que

s'inscrit la proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays enclavés du Sahel, dont il convient désormais d'examiner les tenants et aboutissants.

## **2. La proposition marocaine d'accès à l'océan : implications et perspectives prometteuses**

Face aux limites des initiatives précédentes, la proposition marocaine d'ouvrir un accès à l'océan Atlantique pour les pays enclavés du Sahel représente une approche résolument nouvelle et ambitieuse pour tenter de résoudre durablement cette problématique complexe. Cette initiative audacieuse, portée par la vision clairvoyante de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, soulève de multiples enjeux et interrogations qu'il conviendra d'analyser en profondeur.

Cette deuxième partie se penchera dans un premier temps sur les fondements juridiques et diplomatiques qui sous-tendent cette proposition (2.1). Elle abordera ensuite les potentialités économiques et commerciales considérables que pourrait générer une telle ouverture maritime pour les pays sahéliens (2.2). Enfin, elle n'éludera pas les défis majeurs et les obstacles structurels susceptibles d'entraver la concrétisation de ce projet d'envergure (2.3).

### **2.1 Des fondements juridiques et diplomatiques ancrés dans la vision royale d'équité maritime**

Les fondements juridiques et diplomatiques de la proposition marocaine d'ouvrir l'accès à l'océan Atlantique aux pays enclavés du Sahel puisent leurs racines dans la vision éclairée et humaniste prônée par Sa Majesté le Roi Mohammed VI. Comme en témoigne le Discours Royal du 6 novembre 2023, cette initiative émane d'une volonté résolue de promouvoir les principes d'équité, de solidarité et d'intégration régionale au bénéfice des nations africaines marginalisées. Dès les premières lignes de son allocution, le Souverain rappelle la vocation atlantique indéfectible du Royaume, réaffirmée par la consécration de son intégrité territoriale : « *Par son dynamisme, notre diplomatie a fait échec aux manœuvres des adversaires, déclarés et cachés, mobilisant ainsi un soutien international accru en faveur de notre intégrité territoriale. En conséquence, notre pays affiche désormais une position plus forte et plus solide* ». (Discours Royal, 2023)

C'est fort de cette légitimité territoriale et maritime renforcée que le Souverain a pu asseoir les bases d'une stratégie de la profondeur visant à ériger le Maroc en puissance régionale incontournable, solidement ancrée sur ses deux façades maritime et continentale. Comme l'analysent certains spécialistes, cette approche géostratégique globale confère au Royaume un rôle pivot entre l'Afrique et l'Europe, mais aussi entre la Méditerranée et l'Atlantique (Boukhars

A, 2019).

Mais au-delà de ces considérations géopolitiques, c'est une véritable vision humaniste d'inclusion et de solidarité avec les pays frères africains enclavés qui sous-tend cette proposition. Sa Majesté affirme ainsi avec force : « *Pour résoudre les difficultés et les problèmes auxquels se trouvent confrontés les États frères du Sahel, la solution ne peut être exclusivement sécuritaire ou militaire, mais elle doit se fonder sur une approche de coopération et de développement commun* ». (Discours Royal, 2023)

Cette posture résolument tournée vers le co-développement et l'équité dans l'accès aux ressources maritimes et aux échanges commerciaux trouve un solide ancrage dans le droit international.

En effet, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 consacre le « droit de transit » des pays enclavés, leur garantissant une liberté d'accès à la mer et aux océans (Haquani Z, 2017).

De même, les principes fondamentaux du droit international coutumier relatifs à la liberté des mers et à la souveraineté permanente des peuples sur leurs ressources naturelles viennent appuyer juridiquement cette initiative en faveur d'un accès équitable aux espaces maritimes (Okafor-Yarwood, 2020).

Sur le plan diplomatique, le Royaume a déjà réussi à inscrire cette proposition à l'agenda de plusieurs instances continentales comme l'Union Africaine. De nombreux partenaires influents, convaincus par la pertinence de cette démarche, ont d'ores et déjà apporté leur caution à ce projet structurant (Le Monde, 2024).

Ainsi, qu'il s'agisse de ses fondements juridiques ou diplomatiques, la proposition marocaine semble solidement ancrée dans les principes du droit international et dans une vision progressiste d'intégration régionale et de promotion de l'équité au bénéfice des pays africains enclavés. Une telle assise vient conférer à cette initiative une légitimité et une crédibilité certaines, gage de sa faisabilité.

Ancrée sur des bases juridiques et diplomatiques solides, la proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays enclavés du Sahel laisse également entrevoir des potentialités économiques et commerciales considérables, qu'il convient désormais d'explorer en détail.

## **2.2 Un levier de développement économique sans précédent pour la région sahélienne**

En ouvrant une fenêtre maritime sur l'Atlantique aux pays jusqu'alors enclavés du Sahel, cette initiative ambitieuse pourrait constituer un véritable levier de décollage économique pour toute la

région. Les perspectives de diversification des activités économiques, de facilitation des échanges commerciaux et d'attraction des investissements étrangers s'annoncent en effet prometteuses.

Tout d'abord, l'accès à la mer permettrait de développer de nouvelles filières économiques génératrices de croissance et d'emplois, à l'image des secteurs de la pêche maritime, des transports et logistique portuaire ou encore du tourisme balnéaire. Comme le souligne un rapport récent de la CNUCED, les activités liées à l'économie bleue durable représentent un fort potentiel de diversification pour les pays en développement enclavés (CNUCED, 2021). Le secteur des biotechnologies marines offre également des perspectives prometteuses.

Sur le plan commercial, cette ouverture maritime lèverait un obstacle majeur aux échanges en facilitant grandement l'acheminement des importations et des exportations à moindre coût. Les économies sahéliennes, aujourd'hui pénalisées par les surcoûts de transport et de transit, gagneraient ainsi en compétitivité à l'international. Un accès direct aux grandes routes maritimes commerciales faciliterait leur intégration dans les chaînes de valeur mondiales (OMC, 2019)<sup>2</sup>.

De plus, la sécurisation de corridors maritimes d'approvisionnement en hydrocarbures et autres matières premières permettrait de garantir la sécurité énergétique de ces pays, enjeu crucial pour leur industrialisation. Les investissements étrangers directs, aujourd'hui limités par les contraintes de l'enclavement, afflueraient alors plus aisément vers ces nouveaux marchés prometteurs.

L'exploitation des ressources halieutiques en haute mer et sur le plateau continental constituerait également une nouvelle source de revenus et de devises pour ces économies en développement, à condition de mettre en place un cadre réglementaire et de gestion durable de ces ressources marines (Belhabib et al, 2016).

En outre, le développement d'un secteur portuaire et logistique performant le long de ces nouvelles façades maritimes générerait d'importants effets d'entraînement sur l'ensemble des économies nationales. Un véritable pôle d'activité pourrait ainsi émerger, propice à l'essor du commerce régional et des échanges inter-africains (Ballouche A & all, 2019).

La constitution de hubs portuaires et plateformes logistiques le long de ces nouvelles zones côtières permettrait également d'attirer les investissements étrangers dans des activités industrielles tournées vers l'exportation, profitant d'un accès facilité aux marchés internationaux (Byiers et al., 2016)<sup>1</sup>. Des zones économiques spéciales dédiées aux industries manufacturières et de transformation pourraient ainsi voir le jour, créant des emplois et des activités à plus forte valeur ajoutée.

De plus, au-delà des bénéfices purement économiques, cette ouverture sur l'Atlantique pourrait contribuer à l'émergence d'une identité maritime renforcée pour les pays sahéliens. En développant des activités marines, de la pêche au transport maritime en passant par la recherche océanographique, ces nations développeraient un nouveau lien avec les espaces océaniques, vecteur de rayonnement culturel et de souveraineté retrouvée (Debrie J., & Steck, B, 2001).

Également, il est à noter que les bénéfices d'une telle ouverture sur l'Atlantique ne se limiteraient pas aux seuls pays sahéliens et aux économies côtières voisines. En effet, le désenclavement faciliterait les échanges commerciaux intra-régionaux et l'intégration économique de l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest (FERDI, 2017).

Pour le Royaume lui-même, la concrétisation de cette proposition d'ouverture maritime pour les pays du Sahel ne serait pas dénuée d'avantages économiques, commerciaux et géopolitiques considérables. Tout d'abord, le développement de nouveaux pôles portuaires, zones logistiques et plateformes industrialo-portuaires le long de la façade atlantique du Royaume générerait d'importants investissements créateurs d'emplois et de richesses (EDZIMBI F. X. N, 2018). Le secteur maritime marocain, déjà en plein essor, connaîtrait une impulsion sans précédent.

En effet, cette dynamique économique nouvelle renforcerait le rôle commercial du Maroc en tant que porte d'entrée vers les marchés continentaux africains. L'expansion des flux commerciaux en transit à destination et en provenance des pays sahéliens désenclavés profiterait aux opérateurs logistiques et aux hubs marocains (ZOUIRI, H., & BAKKACHA, B. 2019).

Sur le plan géopolitique, cette initiative consacrerait durablement l'affirmation du Royaume comme puissance régionale incontournable et partenaire stratégique des nations africaines. Le Maroc réaffirmerait ainsi son leadership et son rôle d'intégrateur économique sur le continent (Boukhars, 2019). Son rayonnement et son influence diplomatique n'en seraient que renforcés.

Cependant, pour transformer ces importantes potentialités en réalités concrètes, de nombreux défis tant infrastructurels que sécuritaires et réglementaires devront être relevés sur le long terme. L'analyse de ces obstacles majeurs s'avère indispensable pour évaluer la pertinence et la faisabilité de cette proposition ambitieuse.

### **2.3 Défis majeurs et obstacles à surmonter pour une mise en œuvre réussie**

Si les potentialités économiques, commerciales et géopolitiques liées à la proposition marocaine d'accès à l'océan pour les pays sahéliens apparaissent indéniables, la concrétisation d'une telle initiative se heurte néanmoins à d'importants défis et obstacles structurels qu'il conviendra de relever.

Tout d'abord, sur le plan infrastructurel, les besoins en investissements colossaux pour la mise à niveau des réseaux routiers, ferroviaires et des plateformes logistiques représentent un défi de taille. Comme le souligne la Banque Mondiale, "les coûts de développement des corridors de désenclavement se chiffrent en milliards de dollars que les pays concernés peinent à mobiliser" (Banque Mondiale, 2019). Le financement de tels chantiers d'envergure nécessitera une mobilisation massive des bailleurs de fonds et des investisseurs privés.

Ensuite, la problématique de la sécurisation des corridors terrestres et maritimes dans des zones instables représente un autre obstacle majeur. La persistance de foyers d'insécurité le long des axes de transit et dans les régions côtières visées pourrait gravement compromettre la viabilité des échanges commerciaux. Des efforts soutenus en matière de stabilisation et de lutte anti-terroriste devront être consentis.

De plus, les défis logistiques et organisationnels liés à la fluidité du transit et de la facilitation des échanges transfrontaliers ne sont pas à négliger. L'harmonisation des cadres réglementaires, législatifs et douaniers entre les différents pays constitue un prérequis indispensable qui reste à parfaire (OMC, 2020). La mise en place de guichets uniques interopérables permettrait de fluidifier ces corridors désenclavés.

Sur le plan commercial, le développement d'une offre de services maritimes et logistiques compétitive représente également un défi de taille. La formation de personnels qualifiés, la modernisation des outils de gestion portuaire et l'attraction d'opérateurs maritimes internationaux seront des facteurs clés de succès.

L'enjeu environnemental devra également être pris en compte, afin d'assurer la durabilité des activités maritimes développées et de préserver les précieux écosystèmes côtiers. Un cadre réglementaire strict en matière de normes environnementales et de gestion des ressources halieutiques devra être défini et effectivement mis en œuvre (Okafor-Yarwood et al, 2020).

Enfin, les dimensions juridiques et diplomatiques d'un tel projet d'envergure soulèvent également de nombreuses interrogations pratiques et théoriques liées notamment aux implications du droit de la mer, au principe de souveraineté et au cadre de la coopération régionale.

Ainsi, malgré les ambitions et les perspectives prometteuses de cette proposition marocaine, les défis infrastructurels, sécuritaires, logistiques, environnementaux et juridico-diplomatiques à relever se révèlent d'une ampleur considérable. Seule une coordination efficace des efforts aux niveaux national, régional et international permettra de surmonter ces multiples obstacles.

## Conclusion

L'analyse approfondie de la proposition marocaine d'ouvrir un accès à l'océan Atlantique pour les pays enclavés du Sahel a permis de mettre en lumière les enjeux et implications multidimensionnelles d'une telle initiative ambitieuse.

Ancrée sur des fondements juridiques et diplomatiques solides, portée par une vision royale humaniste d'intégration et d'équité au bénéfice des nations africaines marginalisées, cette proposition se révèle être une réponse audacieuse et structurante aux défis chroniques de l'enclavement dans la région sahélienne.

Les potentialités économiques considérables qui découleraient de cette ouverture maritime, qu'il s'agisse du développement de nouvelles filières génératrices de croissance, de l'essor du commerce international ou de l'attraction massive d'investissements étrangers, laissent entrevoir des perspectives de décollage économique sans précédent pour ces pays. Le Maroc lui-même, à travers le renforcement de son rôle de hub commercial et logistique régional, tirerait d'importants bénéfices économiques et géopolitiques de ce projet d'envergure continentale.

Cependant, pour transformer ces ambitieuses perspectives en réalités concrètes, d'importants défis infrastructurels, sécuritaires, logistiques, environnementaux et juridico-diplomatiques devront être surmontés sur le long terme. Seule une coordination efficace et soutenue des efforts aux niveaux national, régional et international permettra de relever ces obstacles multidimensionnels.

Plusieurs pistes d'action peuvent d'ores et déjà être proposées pour favoriser la réussite de cette entreprise structurante :

- Mobiliser des financements massifs et pérennes, en impliquant les bailleurs multilatéraux, les investisseurs privés et les fonds souverains, afin de concrétiser les immenses chantiers d'infrastructures requis. Initier des programmes régionaux de formation aux métiers de la logistique et du transport maritime, en vue de constituer les ressources humaines qualifiées indispensables.
- Renforcer les mécanismes de coopération sécuritaire et de partage de renseignements entre les pays concernés pour assurer la sécurisation pérenne des corridors terrestres et maritimes.
- Encourager l'harmonisation accélérée des cadres juridiques, réglementaires et douaniers entre les États de la région pour fluidifier les échanges et le transit transfrontalier.
- Promouvoir un cadre normatif exigeant en matière de durabilité environnementale afin de préserver les écosystèmes marins et côtiers.
- Approfondir la réflexion juridique et théorique autour des enjeux de souveraineté, du droit de la

mer et des mécanismes de coopération régionale induits.

Autrement dit, l'analyse approfondie menée dans le cadre de cette étude souligne la pertinence et la portée considérable de la proposition marocaine d'accès maritime pour les pays enclavés du Sahel. Au-delà des implications économiques et géopolitiques évidentes, cette initiative revêt des implications scientifiques majeures dans plusieurs domaines.

D'un point de vue géostratégique, elle alimente les réflexions sur le rôle des puissances régionales dans la facilitation de l'intégration économique et la résorption des inégalités structurelles en Afrique. Elle soulève également des questionnements juridiques et théoriques sur les nouveaux modèles de coopération et de cogestion des espaces maritimes partagés.

Sur le plan économique, cette recherche ouvre des perspectives intéressantes pour approfondir l'analyse des dynamiques d'investissements, des chaînes de valeur et de l'essor des économies bleues dans les pays en développement. Elle invite aussi à repenser les schémas classiques d'aménagement du territoire et de développement des infrastructures logistiques dans un contexte d'ouverture littorale inédite.

Cependant, cette étude comporte certaines limites, notamment l'absence de données chiffrées précises sur les coûts et retombées économiques d'un tel projet. Des recherches supplémentaires seront nécessaires pour affiner les modèles économétriques et évaluer précisément la faisabilité financière sur le long terme.

Malgré ces limites, le principal apport de ce travail réside dans sa vision globale et transversale d'une problématique complexe. En abordant les enjeux juridiques, économiques, sécuritaires et environnementaux, cette analyse pluridisciplinaire offre un éclairage inédit sur les défis du désenclavement et de l'équité maritime en Afrique.

Ainsi, cette étude montre que l'initiative marocaine, portée par une vision humaniste et solidaire, pourrait constituer un modèle novateur de coopération régionale « gagnant-gagnant », vecteur de développement durable et mutuellement bénéfique pour l'ensemble des pays d'Afrique de l'Ouest.

## BIBLIOGRAPHIE

1. Alix, Y., & Pelletier, J. F. (2011). Territoires enclavés et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. *Revue Organisations & Territoires*, 20(1), 41-52.
2. Arvis, J.F., Raballand, G. et Marteau, J.F. (2010). Etat de l'intégration régionale en Afrique VIII. Rapport de la CEA, CUA & BAD, 186 p.
3. Ballouche, A., Gauché, É., & Guineberteau, T. (2019). 252| 2019 Afrique (s) Atlantique (s).
4. Belhabib, D., Lam, V. W., & Cheung, W. W. (2016). Overview of West African fisheries under climate change: Impacts, vulnerabilities and adaptive responses of the artisanal and industrial sectors. *Marine Policy*, 71, 15-28.
5. Boukhars, A. (2019). Reassessing the power of regional security providers: the case of Algeria and Morocco. *Middle Eastern Studies*, 55(2), 242-260.
6. Byiers, B., & Dièye, C. T. (2022). L'intégration régionale en Afrique de l'Ouest.
7. CEA (2020). État d'avancement de l'Accord TRIE de la CEDEAO. Rapport annuel.
8. CEEAC (2021). Rapport annuel sur la facilitation des transports et du transit.
9. CNUCED (2018). Développer l'économie numérique dans les pays en développement enclavés.
10. CNUCED (2021). Potentialités de l'économie bleue pour les pays en développement enclavés.
11. Conseil de Sécurité des Nations Unies (2020). Rapport sur la menace des groupes armés dans l'espace sahélien.
12. Debie, J., & Steck, B. (2001). L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest. *L'espace géographique*, 30(1), 26-36.
13. EDZIMBI, F. X. N. (2018). De la problématique de la sous-traitance de l'économie maritime des Etats de la façade atlantique de l'Afrique par des puissances étrangères. *Espace Géographique et Société Marocaine*, (24-25).

14. Fanou, H. E. (2020). Estimation de l'impact du coût de transport et des barrières de transit sur le commerce transfrontalier des pays africains sans littoral (Doctoral dissertation, Université du Québec à Rimouski).
15. Faye, M.L. et al. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*, 5(1), 31-68.
16. FERDI (2017). Facilitation du commerce et intégration régionale en Afrique de l'Ouest.
17. Gantier, C. (2015). Galy, Michel, La guerre au Mali, comprendre la crise au Sahel et au Sahara. Enjeux et zones d'ombre. Paris, La Découverte (« Cahiers libres »), 2013, 144 p., bibl. Cahiers d'études africaines, (219).
18. Haquani, Z. (2017). Les pays sans littoral et le droit de la mer. In *The International Legal Order: Current Needs and Possible Responses* (pp. 373-382). Brill Nijhoff.
19. Le Monde, (2024), « Le Maroc veut donner aux Etats du Sahel un accès à l'Atlantique », mis en ligne le 10 janvier 2024, Le Maroc veut donner aux Etats du Sahel un accès à l'Atlantique (lemonde.fr), (consulté le 27/03/24)
20. Okafor-Yarwood, I. (2020). The cyclical nature of maritime security threats: Illegal, unreported, and unregulated fishing as a threat to human and national security in the Gulf of Guinea. *African Security*, 13(2), 116-146.
21. Okafor-Yarwood, I., Kadagi, N. I., Miranda, N. A., Uku, J., Elegbede, I. O., & Adewumi, I. J. (2020). The blue economy—cultural livelihood—ecosystem conservation triangle: The African experience. *Frontiers in Marine Science*, 7, 542908.
22. OMC (2019). Examen de l'aide pour le commerce : facilitation du commerce et transit pour les pays enclavés.
23. OMC (2020). Examen des obstacles non tarifaires au commerce pour les pays enclavés.
24. ONU (2014). Examen à mi-parcours du Programme d'Action d'Almaty. Rapport du Secrétaire Général.
25. ONU (2020). Routes maritimes et menaces de l'Atlantique. Rapport de l'UNOCA.
26. ONUDI (2021). Rapport sur la mise en œuvre du Cadre de Programmation Pays dans les pays enclavés.

27. Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), . (2016). Chapitre 3. Bâtir des infrastructures performantes pour soutenir une économie émergente. Dans : , . Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Examen multidimensionnel de la Côte d'Ivoire : Volume 2. Analyse approfondie et recommandations (pp. 127-177). Paris : Éditions de l'OCDE.
28. Sa Majesté le Roi Mohammed VI (2003). Discours de Sa Majesté le Roi à la Nation à l'occasion du 48ème anniversaire de la Marche Verte (Texte intégral). 6 novembre 2003. <https://www.maroc.ma/fr/actualites/sm-le-roi-adresse-un-discours-la-nation-occasion-du-48eme-anniversaire-de-la-marche-verte>, (consulté le 19/03/24)
29. Salzinger, M., & Desmidt, S. (2023). Soutenir la résilience des communautés au changement climatique et aux conflits au Sahel Central : une responsabilité partagée.
30. TOGOLA, L. (2021). La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali. *Revue Française d'Economie et de Gestion*, 2(11).
31. UN OCHA (2022). Crise humanitaire au Sahel - Aperçu de la situation.
32. Union Africaine (2022). Rapport sur la situation sécuritaire dans la région du Sahel.
33. ZOUIRI, H., & BAKKACHA, B. (2019). La coopération Maroc-africaine : Quelques réponses face aux nouvelles contraintes économiques, sociales et environnementales. *Geopolitics and Geostrategic Intelligence*, 2(2), 237-252.