

2021

Dynamique virtuelle journalière des transports maritimes dans le Détroit de Gibraltar et place de l'Afrique dans l'émergence du trafic mondial

Mohamed Ben Attou

Faculté des Lettres et des Sciences Humaines, Université Ibn Zohr, Agadir, Maroc,
medbenattou@gmail.com

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat>



Part of the [Geography Commons](#)

Recommended Citation

Ben Attou, Mohamed (2021) "Dynamique virtuelle journalière des transports maritimes dans le Détroit de Gibraltar et place de l'Afrique dans l'émergence du trafic mondial," *Dirassat*. Vol. 23 : No. 1 , Article 1.
Available at: <https://digitalcommons.aaru.edu.jo/dirassat/vol23/iss1/1>

This Article is brought to you for free and open access by Arab Journals Platform. It has been accepted for inclusion in *Dirassat* by an authorized editor. The journal is hosted on [Digital Commons](#), an Elsevier platform. For more information, please contact rakan@aarj.edu.jo, marah@aarj.edu.jo, u.murad@aarj.edu.jo.

Dynamique virtuelle journalière des transports maritimes dans le Détroit de Gibraltar et place de l'Afrique dans l'émergence du trafic mondial

Mohamed BEN ATTOU

Enseignant -chercheur
Faculté des lettres et Sciences Humaines
Université Ibn Zohr d'Agadir

Abstract:

In order to integrate more rapidly into the globalized economy, the Strait of Gibraltar is a predominantly political economic device. With its port facilities Tanger-Med, Algeciras and Gibraltar, this device configures the global economy and maritime traffic in a context of vertical economic regulation where African platforms like Tangier Med, constitute a gateway for development but at the same time a puzzle in a chessboard. What place then for Africa world in the field of logistics and shipping? What regional integration can result from a race for the production of vertical capital wealth? These are the fundamental questions on which this contribution, which is intended to be an application of ICTs in maritime transport, is articulated.

Key words: Strait of Gibraltar-Sea Transport-Tangier Med-Algeciras-Africa world-integration-

Introduction

Afin de s'intégrer plus rapidement dans l'économie mondialisée, le Détroit de Gibraltar avec ses deux installations portuaires Tanger-Med et Algésiras a connu une vague d'investissements portuaires à partir des années 2000, dont il hérite aujourd'hui d'un trafic maritime journalier très important. La croissance asiatique profite forcément aux deux hubs qui se positionnent correctement dans le marché du trafic maritime

global. Tanger Med fonctionne comme étant un hub logistique mondial relié à 174 ports mondiaux avec une capacité de 9 Millions de conteneurs, 1Millions 700 000 véhicules dont 70 % de camions et 7 Millions de passagers. Avec l'appui des multinationales Emirates Logistics, Adidas et les leaders mondiaux comme Renault, Nissan et Med hub, c'est aussi une plateforme industrielle, logistique et multimodale de 250 ha pour au moins 800 entreprises.

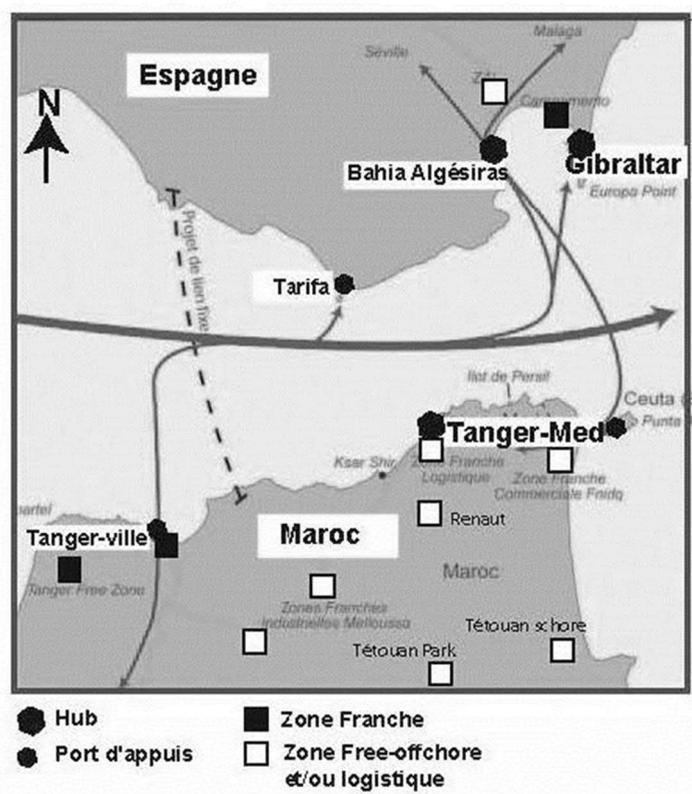
Aujourd'hui, Le trafic export à partir de Tanger Med « explose » avec une Croissance 17% avec un volume de 51 millions de tonnes de marchandises et coût de 88 milliards de produits exportés. Le trafic TIR quant à lui, se trouve bonifier de 10 %, soit 214.500 unités pour 3.3 millions de conteneurs traités, soit en 2017, 11 % de plus que sa capacité nominale. Un trafic passager qui a té de 2 % en 2017, soit un volume de 2.36 millions de passagers et 604.000 véhicules. Toutes ces performances obtenues bien qu'encore en deçà des capacités de Tanger Med I, ont contribué dans l'achèvement de Tanger Med II. Elles permettent d'opérer plus de 30.000 transactions/jour. Parallèlement, une vingtaine de normes marocaines ont été adoptées. De même que dans le cadre de la Disposition d'un plan triennal 2018-2020 ambitieux, TMSA a mis en place une bourse de Fret¹. Premier port d'Afrique au niveau du transbordement, la connexion avec l'Afrique se fait à travers 74 pays et 37 ports africains. Ainsi la revue "Container Management", confère à Tanger Med la première place en Afrique, soit la 45^{ème} au niveau mondial en termes de volume traité. Il a doublé des prestigieux ports africains comme celui de Port Saïd en Egypte (52^{ème}) et celui de Durban (65^{ème}) (Economiste, 06.08. 2018).

L'hub international d'Algésiras quant à lui, draine un trafic de 98 Millions de tonnes. Port de transbordement, son trafic conteneurisé dépasse les

¹ L'Organisation du 24^{ème} édition du Congrès International de la Logistique (Eurolog) à Marrakech entre le 09 et le 11 mai 2018, ainsi que la 7^{ème} édition du Salon International du Transport et de la Logistique pour l'Afrique et la Méditerranée (Logismed) vont dans le sens de cet effort de promotion du rôle de la logistique dans l'élargissement des horizons d'intégration et de croissance économique pour contribuer dans l'intégration de l'Afrique dans le secteur logistique à l'échelle mondiale.

4.5 millions d'EVP dont 88 % transbordés dans le cadre de transits internationaux. Cependant, il reste, un hub qui perd du poids dans les schémas logistiques espagnols régionaux dont la diminution du trafic conteneurisé d'arrière-pays est en diminution de 14%. Une réalité à souligner c'est que l'hub d'Algésiras comme celui de Barcelone abrite une activité de transbordement qui représente respectivement 90 % et 35 % du total du trafic.

Fig.1 Infrastructure portuaire et logistique dans le détroit de Gibraltar



Source : Carte de Marei N., 2008 complétée par l'auteur, 2017

Cependant entre une perception et l'autre et au-delà le fait de la trilogie de cet espace observatoire de la mondialisation (culturel-économique-

migratoire) force est de reconnaître que la réalité géopolitique¹ nous enseigne prudence et objectivité en termes d'évaluation de l'impact de la plus-value économique issu du commerce maritime, de la souveraineté sur les transports maritimes en tant que moyens de production de la durabilité des ressources et de la citoyenneté et non pas uniquement de la richesse mondialisée sous modèle extraverti avec peu/ou pas de fait de retour sur le pays ou sur l'intégration régionale africaine tant désirée par l'ensemble des pays africains. Le but de cet article c'est d'approcher les

¹ Il est important d'expliciter La géopolitique du détroit de Gibraltar pour comprendre son fonctionnement ainsi que les politiques sous-tendant sa gestion directement ou indirectement, car ceci influe considérablement sur les logiques des transports maritimes. En effet, la géopolitique fait de ce détroit, la deuxième voie maritime la plus utilisée après la Manche. Il voit traverser annuellement plus de 100 000 navires. Sa position stratégique depuis la fin du Moyen Âge, acquiert une importance capitale. En effet, il permet de relier et d'approvisionner tous les pays de la méditerranée ainsi que des pays plus lointains en hydrocarbures. Depuis le traité d'Utrecht, en 1713, Gibraltar est une colonie du Royaume-Uni. Un fait d'importance qui a permis à la flotte britannique d'avoir la suprématie navale en Méditerranée à partir du XVIIIe et surtout depuis le percement du canal de Suez en 1869. Désormais, le passage de l'Atlantique vers la Méditerranée et vers l'océan Indien se fait par le détroit de Gibraltar, économisant ainsi le long trajet via le cap de Bonne-Espérance. Cette position stratégique, met le préside de Sebta sur la terre marocaine mais possédée par l'Espagne depuis sa conquête sous le règne de Philippe II, sur les Portugais en 1415- un point névralgique et de concurrence. Gibraltar est donc revendiquée par l'Espagne et Sebta par le Maroc mais le détroit est en fait soumis à un régime juridique particulier, qui en fait une voie internationale. Ces dernières années, plus que jamais, la géopolitique du détroit se trouve plus confirmée par la gestion des rapports de force sur le dossier de l'émigration clandestine, de la montée de l'intégrisme, de la contrebande et de la concurrence politico-économique autour du commerce maritime par les multinationales américaines, européennes et asiatiques. Ces dossiers pèsent lourdement sur la gouvernance transnationale. En effet depuis la construction de la base américaine de Briech, le Maroc devient ouvertement proaméricain. L'échec du projet de la liaison (tunnel ferroviaire) maroco-espagnole dont l'accord a été signé en 2003, ainsi que la politique du bon voisinage et ses extensions, conclue par le Maroc avec l'espace Schengen et visant le verrouillage matériel utopique et l'esquisse d'un nouveau cadre juridique stoppant les flux migratoires, montre bien cet impact géopolitique qui fait que « le politique vertical » issu des positionnements de force directe ou complaisante (Américains, Européens ou européens influencés par les Américains : Cas du Danemark, de Malte, ou africaines influencés : cas de Liberia...), sous-tend lourdement la gouvernance des transports maritimes dans le détroit de Gibraltar que ce soit en termes de configuration économique ou en termes de mobilité migratoire.

possibilités de cette intégration via les TIC et la recherche de l'information en tant réel.

1- Problématique et objectifs : le détroit de Gibraltar : un espace transnational convoité

Dans un espace comme le détroit de Gibraltar, appelé aussi détroit du Boughaz, approprié administrativement et institutionnellement par trois pays (Maroc-Espagne et Angleterre), mais fonctionnellement, subjectivement territorialisé sur le plan géopolitique ; la captation des flux de circulation maritime marchande, monétaire et de passagers pour créer la modernisation et le développement des investissements est une chose acquise. Cependant, lorsque la question s'attache d'une manière intrinsèque à la durabilité du développement et la mise en place d'un contexte juridique de souveraineté d'exploitation, bref à la citoyenneté de l'entreprise transnationale, à la capacité de contenir la fuite des capitaux, la réponse est mitigée.

Face à cette dynamique particulière que peut-on alors dire de la concurrence ? Quelle est le poids de l'Afrique d'après l'approche de la dynamique virtuelle des transports maritimes par le détroit ? Existe-t-il un décalage entre la statistique officielle et la réalité du terrain ? Comment peut-on qualifier l'intégration africaine d'après les mouvements du transport maritime dans le détroit de Gibraltar ? Quelles conclusions peut-on tirées ? Autrement dit, en dépit des évolutions positives ou négatives, des positionnements dans la chaîne des valeurs mondiales ; en dépit aussi de l'affichage marketing que se passe-t-il réellement en termes de concurrence, du poids de l'Afrique face aux enjeux économiques et politiques qui conditionnent la dynamique réelle des transports maritimes dans cette zone ? Le détroit de Gibraltar est une porte d'entrée à une échelle réduite certes mais, qui peut apporter des éléments de réponses à travers une approche rationnelle construit sur l'apport de l'outil TIC à la dynamique des transports maritimes.

L'objectif dans cette contribution est de définir dans un premier temps la dynamique réelle, selon un outil virtuel, la capacité des transports maritimes dans le détroit de Gibraltar. Dans un deuxième temps, il est question de

définir le poids de l'Afrique dans ce trafic général par type de propriété, de transport maritime, de tonnage, de réseaux marchands et de destination. Il s'agit d'une nouvelle démarche pour mesurer l'impact de l'émergence économique africaine via le transport maritime par le Détroit de Gibraltar. Il est question aussi de vérifier si les deux ports-hubs articulent leur croissance autour des grands courants d'échanges et s'ils connaissent des développements ciblés sur certains trafics, en fonction des économies locales. Dans les conteneurs, quels sont les nouveaux terminaux qui émergent tout particulièrement en Afrique à part Tanger Med? Il est question finalement, de mesurer aussi l'impact de l'agrandissement du Hub Algésiras à partir de 2016 (Objectif : un trafic supérieur à 100 Millions de tonnes) sur le trafic maritime en rapport avec Tanger Med.

2-Mise au point méthodologique : l'importance des TIC dans l'approche du trafic maritime en temps réel

Sur le plan méthodologique, deux impératifs découlant l'un de l'autre se dégagent :

-L'initiation et la vulgarisation des TIC auprès des doctorants comme moyen innovant de recherche et d'information

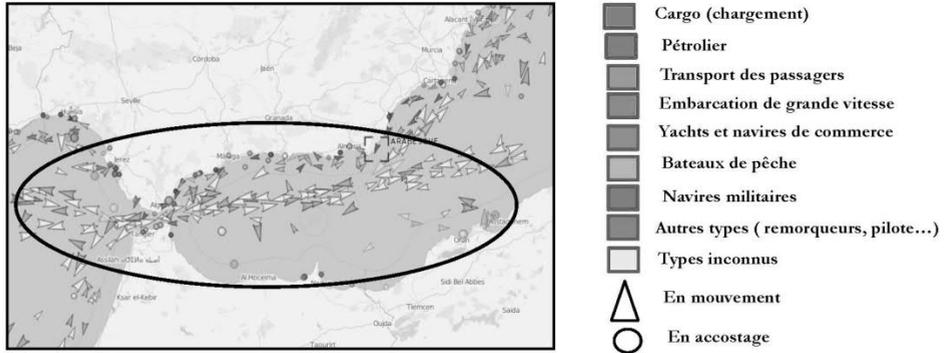
-L'exploitation du VESSEL FINDER FREE, un logiciel qui permet de renseigner sur les navires à n'importe quel coin du monde en temps réel. Offrant ainsi des informations pertinentes concernant les sociétés des transports maritimes, les groupes multinationaux, les types de bateaux-navires, la question du pavillon, le tonnage transporté, les destinations, les ports d'escales et la date de mise en circulation des navires. Cet outil professionnel outre ses performances et la gratuité de son exploitation permet de suivre en combinaison avec le logiciel FIND SHIP n'importe quelle ligne de transport maritime dans le monde permettant ainsi une comparaison précise et virtuelle de toutes les zones dynamiques en transport maritime. L'objectif principal : ce n'est pas tant la présentation des résultats que l'engagement d'un débat scientifique et réaliste sur la question de l'intégration de l'Afrique dans l'économie mondiale perçue à travers les transports maritimes

Fig.2 Présentation du logiciel Vessel Finder à l'échelle de l'Europe du Sud et l'Afrique du Nord



Notre démarche consiste à mesurer la dynamique du transport maritime dans le détroit de Gibraltar en s'appuyant sur le logiciel Vessel Finder. Il a fallu définir une zone cible de 200 bateaux-navires traversant ou accostant dans le détroit de Gibraltar en un moment de 30 minutes (ici le jeudi 20 septembre 2018 de 10h.00 à 10h.30h). Puis opérer par un cadrage de la zone selon la mobilisation de 20 étudiants = 20 cadres. Chaque cadre affecté à un étudiant concerne 8 bateaux-navires cibles dont l'information requise devra s'imprimer en 30 mn car la plupart des vaisseaux sont en mouvement. Si jamais un même imprimé se répète dans deux cadres limitrophes, une des deux copies sera éliminée. Ainsi nous avons réussi à atteindre un échantillon élargi de 160 bateaux-navires sur 200, soit une proportion de 81.5 %. L'ensemble du trafic mesuré selon cette procédure a atteint 3.7 millions de tonnes pour 151 destinations relevées et 531 ports d'escales fréquentés.

Fig.3 Navires cibles de relevés systématique
(Situation du jeudi 20 septembre 2018 10h00mn-10h15mn)



Source : Vessel Finder

3-L'intégration Africaine dans le commerce maritime à travers le Déroit de Gibraltar : un manque à gagner en termes de distance entre le discours politique régionale et le processus d'internalisation maritime

Il n'est admis que la logistique transport est une partie de plaisir, au contraire, il s'agit d'une fonction budgétivore et complexe (Harakat, 2015). Que ce soit au niveau du transport multimodal ou au niveau de la gouvernance entrepreneuriale-managériale, les exigences humaines, matérielles, juridiques et économique-financières, sont à satisfaire humblement pour maintenir le cap et rester sur le marché de la concurrence. Ceci est d'autant plus difficile que le domaine de la logistique tout entier demeure configuré par les géants de l'entrepreneuriat et du commerce maritime. L'environnement portuaire reste assujéti aux enjeux stratégiques de la compétitivité¹ imposée par les chargeurs, armateurs ou organisateurs de chaînes logistiques. Le port de Tanger Med est correctement incéré dans la compétitivité de l'entreprise en présence pour supporter la concurrence du marché en termes

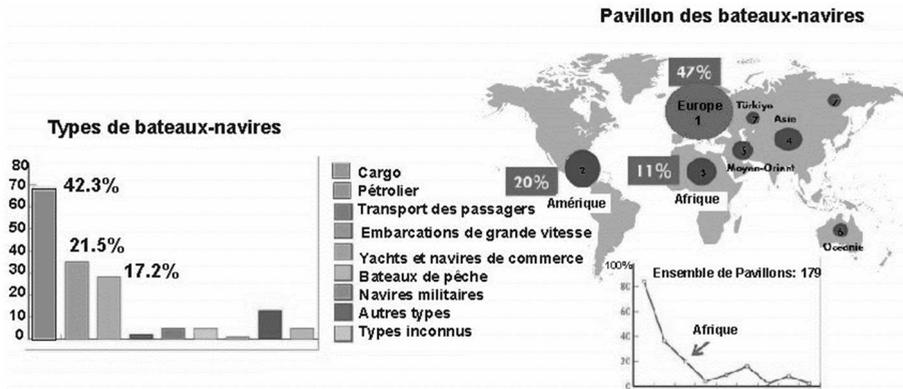
¹ Sur la notion de compétitive, voir El Khayat M., 2002 : systèmes de transport en mutation dans l'espace euro-méditerranéen, Revue Méditerranée, tome 98, UMR TELEMME, CNRS, université de Provence.

d'infrastructures techniques, de coûts et de modernité. Cependant Tanger Med peut être davantage plus compétitif face à la globalisation si le Maroc avait su garder et développer sa flotte maritime pour le transport-logistique (Navires). Ces derniers étant un déterminant de la compétitivité de l'économie nationale et internationale, leur non maîtrise débite l'économie nationale d'un manque à gagner important. Elle débite aussi l'Afrique d'une intégration régionale à partir de l'ouverture de Tanger Med sur les ports-hubs africains.

3-1- Entre « l'être et le paraître » : quand la souveraineté échappe à l'Afrique

Il n'est secret pour personne que le Maroc a enregistré un recul considérable au niveau des entreprises de transport maritime. Il est dans le « paraître » lorsqu'il a liquidé brutalement l'armement pilote COMANAV en faveur d'un libéralisme sans attaches ni citoyenneté sans pour autant permettre un renforcement de l'armement marocain. En effet, sur un ensemble de 160 bateaux-navires ciblés logeant le détroit de Gibraltar le 20 septembre 2018, les unités battant pavillon africain ne représente que 11 % pour 47 % pour les pays européens et 20 % pour les pays américains. Encore faut-il préciser que la proportion africaine ne concerne que des unités de transport maritime à moyenne tonnage, de passagers ou individuelles par rapport aux cargos et pétrolier (américains, européens ou européens de complaisance) qui constituent 63.8 % de l'armement maritime maîtrisé par les méga-carriers (Mearsk danois, CMA-CGM française, etc).

Fig. 4 Types de bateaux et ventilation des pavillons des navires sur le détroit de Gibraltar



Source : Dépouillement des données virtuelles obtenues par Vissel Finder, 20 septembre 2018.

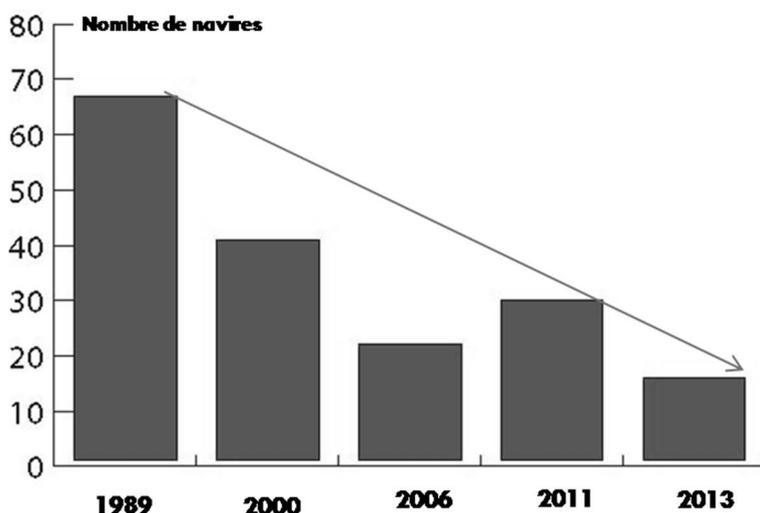
A en juger par la faible participation africaine en termes de pavillon, cette situation constitue, du moins pour le cas marocain, l'aboutissement de trois facteurs de dépassement qui nuisent à l'efficacité de la chaîne logistique maritime et portuaire.

Primo, une suite d'erreurs stratégiques du management le groupe COMARIT-COMANAV FERRY maroco-norvégien rompt son association par le rachat des parts Free Olsen (55 %) en 2007 par le COMARIT. Un placement financier jugé inadéquat en termes d'investissement. D'une part, le secteur a dû s'adapter à une hausse continue du carburant depuis 2007, multipliant au passage les difficultés des armateurs. D'autre part, les prix de plus en plus attractifs des avions low-cost, a motivé beaucoup de clients à changer leurs habitudes de transport. Ainsi, Le groupe se trouve affaibli par rapport à l'offre transport maritime des voyageurs jadis réalisée (> 50 %) sur sept lignes reliant Tanger Med et ville, Nador, Al Hoceima à cinq destinations européennes (Algésiras, Almeria, Tarifa, Sète, Gène). Une autre erreur se succède lorsque l'Etat procède à la privatisation du secteur en 2007. En effet, Le groupe français CMA-CGM procède au rachat des parts de l'Etat dans la COMANAV FERRY pour en faire un pôle fret et un pôle ferry qui seront de nouveau cédés, en 2009, à la COMANAV moyennant un investissement de 900 millions de DH (L'Economiste, 2012).

Secundo, l'activité des transporteurs maritimes marocains reste caractérisée par beaucoup de concurrence et moins d'agressivité commerciale. Le groupe Comarit-Comanav témoigne, en effet, d'un manque de professionnalisme dans les opérations maritimes et portuaires. La concession du quai accordée par les autorités portuaires d'Algésiras en faveur de la COMARIT sur la ligne Tanger-ville-Tarifa, s'avère d'un coût très lourd pour une concession de 2 ans concurrencé par le groupe FRS Iberia. Ce qui a nécessité l'acquisition de deux autres navires (Boraq et Bissat) pour un investissement de 21.8 millions d'Euros. La flotte marocaine (Comarit, IMTC, FRS Maroc) devait faire face à une concurrence acharnée sur le détroit de Gibraltar portée par les principales compagnies comme Acciona, Balearia, FRS Iberia et GNV.

La situation de la flotte marocaine des navires de commerce laisse beaucoup à désirer. Nous ne disposons que de 15 navires en 2013 après avoir frôlé le nombre de 70 en 1989. En effet, la chute libre des années quatre-vingt-dix jusqu'en 2007 fut de lourdes conséquences. Le redressement relatif de 2011, n'a pas tenu debout. On passe de 30 à 15 navires en 3 ans (2011-2013).

Fig.5 Evolution des navires battant pavillon marocain (1989-2013)



Source : Direction de la Marine Marchande (DMM), Etude Prisma, 2013

De surcroît, le secteur du transport maritime au Maroc a été marqué par une conjoncture difficile durant la dernière décennie. Face à des flottes beaucoup plus modernes et des équipes bien rodées, réussissant de meilleurs taux de remplissage, la flotte marocaine relativement âgée et tardivement restructurée, n'a pas pu résister.

Malgré les efforts déployés et une politique logistique volontariste, il est à rattraper le retard cumulé en termes de transport maritime au service de l'Afrique. Car au moment où les opérateurs marocains reculent sur le marché mondial de Fret < 2 % et enregistrent également sur les transports maritimes une perte moyenne annuelle de - 6 %, les plateformes africaines à l'instar de Tanger Med enregistrent une augmentation du trafic des conteneurs et une croissance de 17 % au niveau du trafic export. On est donc en présence d'un paradoxe : d'un côté un recule sérieux d'un autre, des performances remarquables et des efforts hors normes. Est-ce que cela est en mesure de résoudre le problème fondamental de l'appropriation des moyens de transport maritime ? Autant la performance autant un manque à gagner important pour l'Afrique autant de bénéfices et d'internalisation pour les sociétés étrangères. Il s'agit d'une affaire des Etats africains. Devant la mise en quai des navires puis, la liquidation judiciaire du groupe Comarit-comanav pour des raisons de redevances non acquittées ou pour des raisons politiques concurrentielles en matière des dossiers de l'agriculture et de la pêche ; devant la fuite des capitaux aussi et devant les revers d'un modèle d'économie extravertie, force est de reconnaître le manque à gagner par le transport maritime dans les enjeux des chaînes logistiques, dans la stratégie de la compétitivité régionale dont le Maroc est inscrit et dans le choix de développement durable que nous avons fait.

Photo n°1- Les navires marocains neutralisés et la cessation de la compagnie Naveline

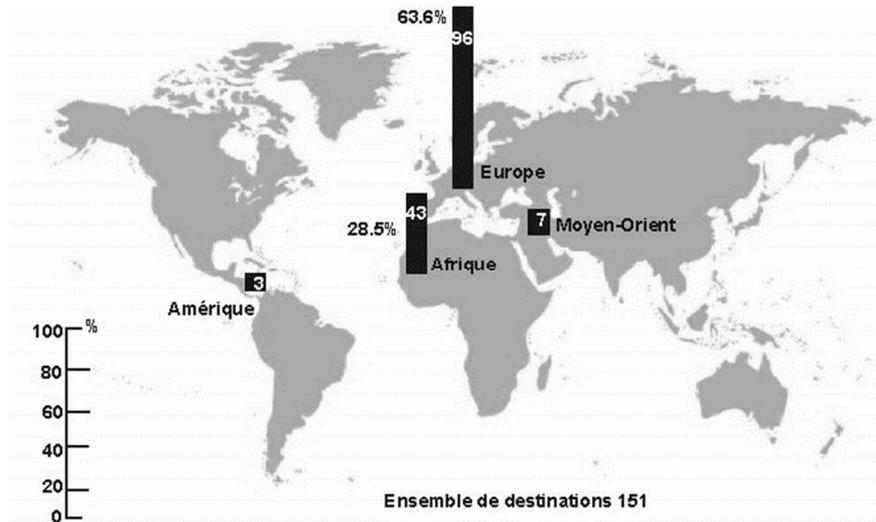


Source : Photos aimablement communiquées par Nachoui M., 2019

3-2- Des destinations africaines en position de faiblesse sur le détroit de Gibraltar

Bien que les chaînes maritimes méditerranéennes soient en phase de construction, il est à remarquer, de fait, l'hégémonie des groupes puissants à dominante américaine et éventuellement asiatique. La mise au point du réseau d'intérêt logistique maritime méditerranéen ambitionne de faciliter l'intégration des opérateurs privés et publics des deux rives de la Méditerranée dans le système monde. Or, si la Méditerranée monde est assujettie aux influences extra méditerranéennes que peut-on dire de la rive sud méditerranéenne ? Comment l'Afrique qui subit constamment une triple pression politique, économique et sociale, qui est lourdement sapée par la fuite des capitaux et psychologiquement hypothéquée dans le culte de l'étranger, pourra réagir dans la chaîne logistique sud méditerranéenne ?

Fig.6 Distribution des destinations des navires traversant le détroit de Gibraltar



Source : Dépouillement des données virtuelles obtenues par Vissel Finder, 20 septembre 2018.

Ceci sachant pertinemment que malgré un certain changement dans l'économie maritime africaine, ce n'est pas l'émergence de quelques plates formes logistique qui pourra redéfinir une division internationale du travail horizontale et équitable. On veut bien que l'Afrique devienne un facteur et acteur en même temps de l'intégration logistique mondiale, mais dans le fait, elle est encore un simple lieu de transit du trafic maritime mondial. Finalement, l'exigence des conditions à l'amont de la création des plateformes logistique¹ n'aligne pas à l'aval, intégration et production en conformité avec les exigences. En effet, lorsqu'on cible les destinations des navires traversant le détroit de Gibraltar, on se rend compte à tel point l'Afrique est en position de faiblesse.

¹ Pour plus de détail sur ces exigences, voir El Khayat M., 1988 : l'enjeu maritime en Méditerranée : les pays du nord et du sud de la Méditerranée dans la division Internationale du Travail maritime, In « structuration et restructuration de l'espace et des échanges dans le bassin méditerranéen, A.D.T.S-CNRS, université d'Aix-Marseille II&III

Sur 151 destinations, les ports européens s'accaparent de 63.3 % de l'ensemble des destinations des navires cibles. Les destinations africaines se situent loin derrière celles de l'Europe avec une proportion de 25.5 % seulement. Encore faut-il préciser que Tanger Med captent l'essentiel. Les ports du Moyen-Orient attirent, comme destination, 5 % des navires cible. Le reste est tourné vers l'Amérique et la Türkiye.

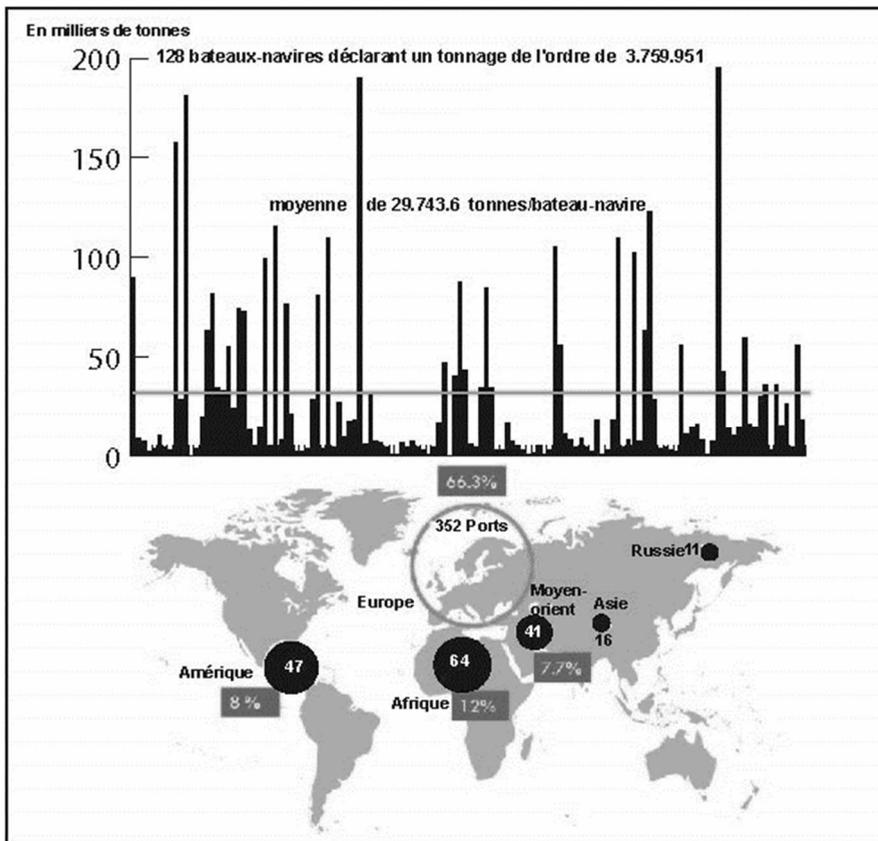
3-3- Une politique africaine à rééquilibrer sur le cabotage et l'ouverture asiatique en termes de ports d'escales et de pavillon

La combinaison entre le tonnage, la fréquence des ports d'escales et la date de mise en circulation des navires cibles permet de bien situer oui ou non la capacité d'intégration de l'Afrique dans la dynamique portuaire monde. Le dépouillement des informations livrées par Vessel Finder sur la dynamique du trafic maritime sur le détroit de Gibraltar pour la journée du 20 septembre 2018 de 10h00 à 10h30, permet de rendre compte en temps réel de la pression exercée sur le détroit. Soit sur un échantillon extensif de 81.5 % correspondant à un ensemble de trafic localisé et chronométré de 200 bateaux-navires. L'échantillon en question livre un tonnage de 3.759.951 tonnes, soit une moyenne de 29.374.6 tonnes par bateau-navire. Les charges minimas et maximas peuvent varier de 153 à 195.000 tonnes.

La fréquence portuaire atteint, selon l'échantillon retenu, un ensemble de 531 fréquences portuaires. Là aussi le géant danois du transport maritime, Mearsk et les transporteurs néerlandais, britanniques, français, allemands et extensions américaines enregistrent 352 fréquences dans les ports européens, soit une proportion de 66.3 % de l'ensemble des fréquences portuaires. L'Afrique avec 65 fréquences, se situe de loin en deuxième position, suivie de près de l'Amérique (47 fréquences) et du Moyen Orient (41 fréquences). La part de l'Afrique dans la fréquence des escales est réduite à 12 %. Mis à part, l'hégémonie de la rive nord méditerranéenne, la concurrence américaine, Moyen-Orient, Asiatique et Russe présente sur le détroit de Gibraltar atteint une proportion de près de 21.7 %.

Au niveau des pays, il est connu que le marché du fret TIR est dominé par les européens principalement l'Espagne et la France qui selon différentes bases de données statistiques, les deux pays s'accaparent la part du lion, soit plus de 60% des départs TIR du Maroc (REMA n°42, 2015). Ceci conforte largement la position de l'escale européenne. En effet, d'après le suivi des bateaux-navires cibles sur le détroit de Gibraltar, l'Espagne s'offre 42% des fréquences portuaires d'escale à l'échelle de l'Europe. Les ports d'escales britanniques, néerlandais et français acquièrent respectivement 13, 10.7 et 8.8%.

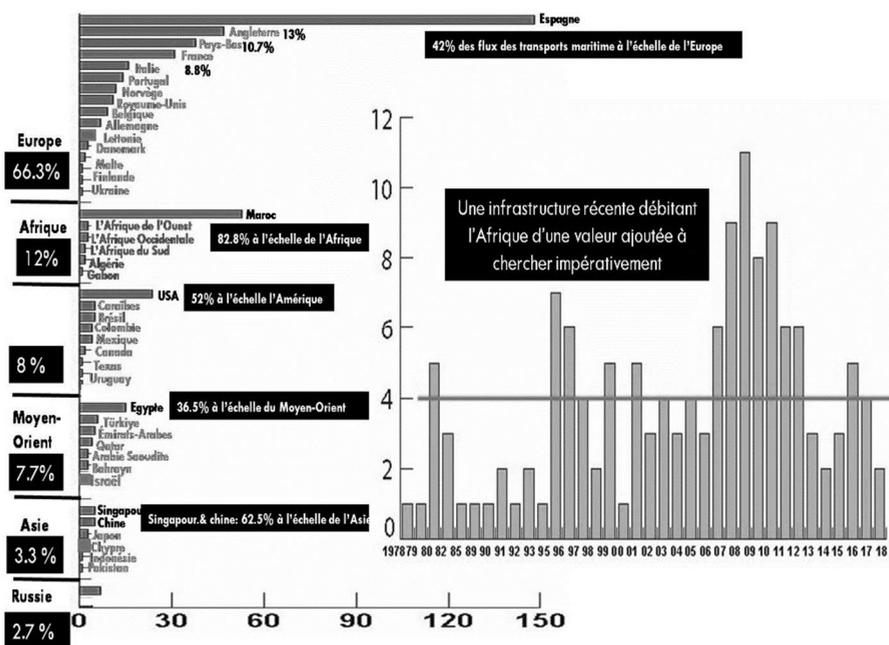
Fig. 7 Variations du tonnage des navires cibles et différents ports d'escales à l'échelle continentale



Source : Dépouillement des données virtuelles obtenues par Vissel Finder, 20 septembre 2018.

De son côté, grâce à Tanger Med et Tanger- ville pour les ferrys, le Maroc s'impose devant les ports d'escales africaine à niveau de 82.8%. Les ports d'escales de l'Afrique de l'Ouest, occidentale et de sud sont peu présents au sein de la dynamique du trafic maritime à travers le détroit de Gibraltar. Les autres escales au niveau de l'Amérique, du Moyen-Orient ou d'Asie sont reléguées à un second rôle. Elles sont dominées respectivement par les USA (52 %), l'Egypte (36.5 %) et Singapour-Chine (62.5 %).

Fig.8 Ports d'escales par pays et par continents et date de mise en circulation des navires



Source : Dépouillement des données virtuelles obtenues par Vissel Finder, 20 septembre 2018.

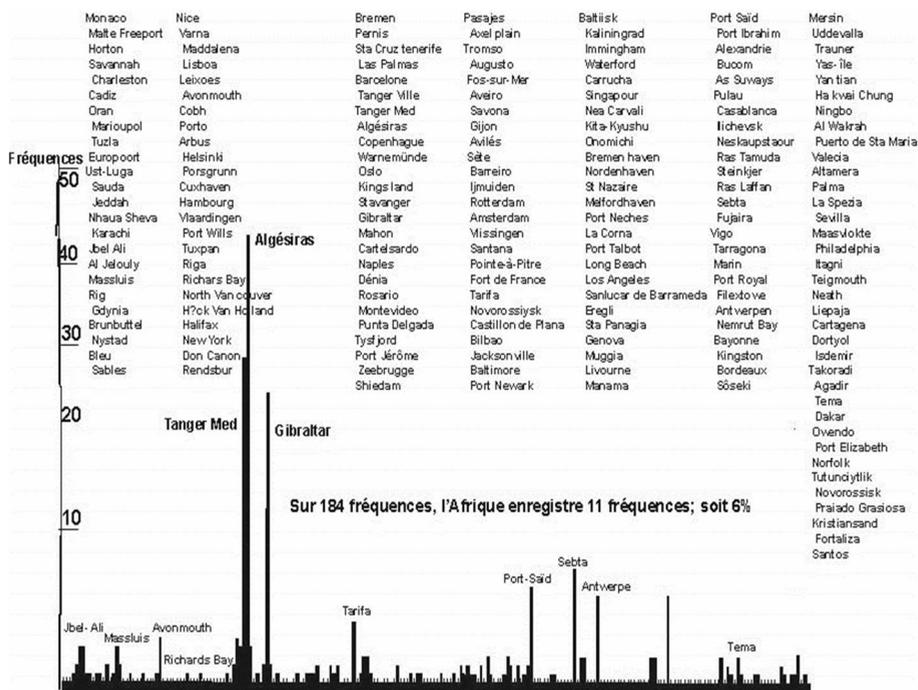
L'hégémonie des escales européennes est due d'abord au concept « autoroute de la mer », puis aux transporteurs maritimes et au TIR. Ces derniers recourent à un renouvellement systématique de leurs flottes. En effet, la date de mise en circulation des bateaux-navires opérant dans le détroit de Gibraltar atteste d'un renouvellement continu dans le temps :

1982, en 1996-1998- en 2000-2001, en 2007-2013 et en 2016-2017. Outre que nous ne disposons pas d'une flotte commerciale de fret et/ou de Ferry concurrentielle, celle fonctionnelle est relativement âgée. Ceci débite l'Afrique aussi d'une valeur ajoutée à chercher impérativement dans le transport maritime en l'occurrence le transbordement.

Au niveau des ports d'escales fréquentés, l'analyse détaillée des informations acquises via les TIC et en temps réel exprimées ici en termes de derniers quatre ports d'escales opérés par les bateaux-navires cible, permet de distinguer les destinations les plus importantes à partir du détroit de Gibraltar. Trois ports enregistrent la fréquence la plus élevée : Algésiras (52 fréquences), Tanger Med (38 fréquences) et Gibraltar (34 fréquences). Une deuxième catégorie de ports dynamiques se dégage. Il s'agit par ordre décroissant de Sebta, Port Saïd, Antwerpen, Tarifa, Rotterdam, Avonmouth, Maâsluis, jbel Ali et Tema. Dans cette dynamique Oran, Richards Bay, Tripoli, Casablanca, Agadir, Dakar, Owendo, Port Elizabeth ne dépassent pas deux fréquences chacun sur un ensemble de 184 fréquences retenues. Autrement dit, L'Afrique ne pèse pas lourd dans le transport maritime mondialisé. Sa part dans les fréquences retenues ne dépasse guère 6 %¹. Autrement dit, l'intégration africaine dans le commerce maritime doit être mesurée stratégiquement sur des bases réalistes de restructuration vers des logiques d'alliances africaines et d'échanges de capitaux et d'investissement de manière citoyenne et à un niveau compatibles avec les moyens existants.

¹ Si l'on compare les statistiques officielles de 2008 au niveau du total des échanges régionaux, on constate que l'intra Afrique dispose de 4 prestations de services, 9 bateaux, une moyenne par bateau EVP de 1500 et une capacité totale de 254.800. Comparé à l'intra-Extrême orient nous avons 33 service, 51 bateaux, une moyenne EVP/Bateau de 900 et une capacité totale de 1.501.100.

Fig.9 Ports, zones industrielles-logistiques et plateformes utilisées comme escales par les navires cibles



Source : Dépouillement des données virtuelles obtenues par Vissel Finder, 20 septembre 2018.

L'ouverture même déséquilibrée sur l'économie monde à travers la logistique doit être perçue comme étant un concept de positionnement d'émergence économique stratégique et non comme une aubaine pour créer une richesse exportable vécue sous une logique de culte de l'étranger comme mode de vie et comme garantie pour un avenir incertain. La stratégie d'orientation vers le cabotage africain parallèlement à l'insertion dans le système monde est un grand pas en avant, mais il faut bien le croire aux détriments des clichés déjà conçus sur un développement qui peut être ne viendra jamais dans l'état actuel des choses.

Conclusion

Le détroit de Gibraltar est un passage stratégique certes, Il permet à l'Afrique de se restructurer sur le plan économique via Tanger Med. Cependant, du moment où la propriété des transports maritimes échappe totalement ou partiellement à l'Afrique (à travers l'investissement africain dans les sociétés du transports étrangères européennes ou à travers les fuites des capitaux, l'intégration régionale africaine - tant désirée sur le plan politique - et la récupération de la plus-value économique et politico-juridique, se trouvent affectées puisque 352 ports et zones industrielles et/ou logistiques sont fréquentés en Europe pour 64 seulement en Afrique. Nous avons vu à partir de cet exemple d'approche virtuelle, comment l'Europe attire 47 % des destinations réduisant ainsi l'Afrique à 11 % derrière l'Amérique (20%). A ce niveau, il y a un manque à gagner à travers le drainage davantage de l'investissement asiatique et du Moyen Orient afin d'essayer d'équilibrer le transport maritime multimodal, car l'hégémonie des cargos et pétroliers européens et américains dépasse le seuil des 50 %.

Bien que l'Afrique se positionne en 2^{ème} rang au niveau des destinations (28.5 %) loin derrière la man-mise de l'Europe (63.6 %), il faut penser à procéder politiquement vers un équilibrage au niveau du pourtour méditerranéen. La situation stratégique et géographique du DG. Fait qu'il est surexploité (près de 4 Millions de tonnes en une demi-journée) dont une présence de 21.5 % de pétrolier et une présence américaine en termes de pavillon de 20 %. Ce qui sous-tend une gestion politique de ce passage qui profite davantage aux Européens et aux Américains. Ce qui explique l'installation de Tanger Med I et II, le port militaire dans une zone purement touristique. Le dossier du terrorisme, l'élaboration de la politique migratoire, l'organisation des opérations RME-transit, ne doivent pas reconfigurer l'apport économique ou occulter les dimensions humaines et environnementales africaines.

Au niveau continental, l'intégration africaine dans l'économie maritime mondialisée nécessite un desserrement de l'influence européenne - notamment espagnole accaparant environ 42 % des flux des transports maritimes à l'échelle de l'Europe sur le DG. Face à un Maghreb en panne; Il est nécessaire d'œuvrer aussi dans le sens d'apaiser l'accapuration des USA :

52 % des flux à l'échelle des Amériques. Ceci en intensifiant davantage les relations maritimes avec le Moyen Orient (dominé par les transports avec l'Egypte) et l'Asie. Il est à chercher aussi l'intensification des rapports maritimes avec la Chine et le Singapour, le Japon et la Russie Le Maroc à déjà entamé cette diversification pour le secteur agro-alimentaire et cherche à améliorer les chaînes logistiques au niveau de ses agropoles. Il est à rattraper le retard enregistré au niveau de l'Afrique monde.

Au niveau régional, l'intégration africaine à travers les transports maritimes est appelée à s'équilibrer. Grace à Tanger Med, le Maroc s'attribut 82.8 % des flux d'escales à l'échelle de l'Afrique, mais il reste vulnérable à la merci des sociétés de transports étrangères et des dossiers politiques et bilatéraux. L'incident de l'opération transit 2018 avec l'Espagne est un exemple encore très chaud qui montre qu'un pays encore d'émigration ne peut se permettre la «la faillite» d'un certain groupe COMARIT-COMANAV. Encore moins le sous-investissement dans les moyens de transport maritime alors que nous disposons de 3500 Km de côtes. La mer est une aubaine pour l'Afrique, le développement du cabotage à courte distance (TMCD)¹est peut-être la solution magique pour assurer une intégration à notre échelle avant de s'inscrire, comme nous le faisons, dans un système monde instable et très concurrentiel². Un exemple éloquent traduit la concurrence acharnée qui existe entre chargeurs et armateurs des géants du transport maritime partagés sur les conditions tarifaires, les rotations et surcharges ; c'est lorsque le Conseil Européen de la Compétitivité décida en 2006 déjà d'abroger les exemptions aux lois antitrust accordées aux conférences maritimes devenues illégales depuis octobre 2008 pour tous les trafics maritimes vers et à partir des ports de la Communauté Européenne, ainsi que sur les trafics de cabotage. L'objectif principal étant de promouvoir le concept stratégique de « main port » et de libre escale.

¹ Il existe en fait plusieurs types de cabotage protéiforme appelé diversement selon les circonstances : cabotage, fee-dering, merroutage, autouroute de la mer, transport maritime à courte distance.

² Rappelons qu'en 2008 déjà, les armements mondiaux se présentaient de la manière suivante le Japon (MOL, NYK, K line) dispose de 2140 navires, La Chine (COSCO, China Shipping groupe) avec 1140, le Danemark (Maersk) 500, Norvège (BW Shipping) 140, Suisse (MSC) 410 et Canada (TEEKAY) 156 navires.

Bibliographie

- El Khayat M., 1988 : l'enjeu maritime en Méditerranée : les pays du nord et du sud de la Méditerranée dans la division Internationale du Travail maritime, In « structuration et restructuration de l'espace et des échanges dans le bassin méditerranéen, A.D.T.S-CNRS, université d'Aix-Marseille II&III
- El Khayat M., 2005 : Gouvernance de la logistique et compétitivité, Revue Marocaine d'audit et de Développement n° spécial 42, rabat, 259 p.
- Harakat M., 2015 : L'apport de la gouvernance stratégique à la performance de la logistique, revue REMA, n° 42, In El Khayat M. « Gouvernance de la logistique et compétitivité », rabat, pp.9-11.
- Le Boedec G., 2007 : Les limites d'un espace modèle de la lutte européenne contre les migrations irrégulières, revue Echo Géo n°2, Septembre-Novembre 2007, pp.
- Le Boedec G., 2008 : Le détroit de Gibraltar », Echo Géo [En ligne], 2 | 2007, mis en ligne le 22, consulté le 14 octobre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/1488> ; DOI : 10.4000/Echo Géo.1488
- Marei N., 2012 : Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes
- Capter les circulations marchandes pour créer du développement, Echo Géo, 19, <http://journals.openedition.org/echogeo/12919> ; DOI : 10.4000/ Echo Géo.12919.
- Marei N., 2009 : Le détroit de Gibraltar fenêtre sur le monde pour l'Espagne. *Historiens et Géographes*, n° 408. Numéro spécial, L'Espagne, les métamorphoses d'une puissance économique sous la coordination de Baron Yellès.
- Marei N. & Tourret P., 2009 : Les industries maritimes, les territoires et leur organisation. *Cahiers Nantais*, n° 1, p 5-17.
- Marei N., 2008 : Les enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar. Note de Synthèse n° 105 de l'ISEMAR, mai 2008, 4 p. ; reprise : *Annales 2008 de l'Institut Méditerranéen des Transports Maritimes*, dossier « vers un réseau de plates-formes logistiques en Méditerranée : mythe ou réalité ? », p. 125-133 ; reprise : *Le Marinn°* 3174, 9 mai 2008.
- Pratic-Export, 2009-2010 : Le fret maritime pratique, Magazine édité par le Groupe SMECI (Association Méridionale des Editions du Commerce International),120 p.