
Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'ouest : regard géographique

Regionalization Between Maghreb and West Africa: Geographical Perspectives

Nora Mareï



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5753>

ISSN : 1710-7377

Éditeur

Association d'Économie Politique

Référence électronique

Nora Mareï, « Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'ouest : regard géographique », *Revue Interventions économiques* [En ligne], Hors-série. Transformations | 2017, mis en ligne le 01 mars 2017, consulté le 30 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/interventionseconomiques/5753>



Les contenus de la revue *Interventions économiques* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution 4.0 International.

Régionalisation entre Maghreb et Afrique de l'ouest : regard géographique

Nora Mareï

Chargée de recherche au CNRS

La CEDEAO demeure le regroupement régional le plus intégré de la partie occidentale du continent.

Le continent africain, qui affiche ces dernières années une croissance remarquable, poursuit sa mondialisation par une diversification de ses ancrages aux grands flux internationaux. Dans ce contexte, de nouvelles puissances régionales émergent. Il s'agit de pays comme l'Éthiopie, le Kenya, le Maroc ou encore la Côte d'Ivoire qui réalisent, ces dernières années, une insertion réussie dans la division internationale des processus de production. Le succès commercial des zones économiques spéciales de Tanger-Med, qui accueillent plusieurs équipementiers automobiles, ou de celles d'Addis-Abeba, qui rassemblent des entreprises internationales du textile ou de l'électronique, témoignent de cette nouvelle étape d'insertion dans la mondialisation des échanges. L'Afrique devient-elle une nouvelle usine du Monde ? Ces transformations, fortement dépendantes d'intérêts extérieurs, bénéficieront-elles au continent en enclenchant une dynamique de développement économique ? Des processus de diffusions régionales, depuis de nouveaux pôles devenus espaces-relais de la mondialisation, sont-ils envisageables ? L'Afrique suivra-t-elle la trajectoire asiatique de développement régional peu programmée par les institutions et fondée davantage sur les échanges commerciaux (Hugon, 1998), les réseaux marchands et financiers (Gipouloux, 2009), les corridors de développement (Fau et al., 2014) ? L'article n'a pas l'ambition de répondre directement à ces questions mais d'apporter des pistes de réflexion sur les trajectoires de l'Afrique dans la mondialisation contemporaine ; en considérant la régionalisation comme un aspect majeur de la mondialisation et comme un processus dynamique, multiforme et multiscalaire comme l'ont montré, parmi d'autres, Hettne et al., 1998 ; Vayrynen, 2003 ; Amin, 2004 ; Beckouche, 2008 ; Richard 2014. A travers les exemples nord et ouest africains seront évoqués les perspectives et les difficultés des projets institutionnels puis les avancées et les enjeux d'une intégration régionale plus

fonctionnelle - portée par les usages et les pratiques des acteurs de tous types - entre Maghreb et Afrique subsaharienne.

Les expériences nord et ouest africaines en matière d'intégration régionale

Géographiquement, l'Afrique de l'Ouest s'étale du Maroc à la Namibie et forme la frange atlantique d'un continent cerné par les mers. Le dénominateur Afrique Atlantique est par exemple employé par le géographe Benjamin Steck (2015). Mais souvent, seuls les pays du golfe de Guinée¹ sont considérés dans les études sur l'Afrique de l'Ouest, selon le découpage proposé par l'Organisation des nations-unies et qui divise l'Afrique en cinq sous-régions. Il s'agit typiquement d'un espace dont les frontières sont difficiles à définir et le va-et-vient de certains pays d'une organisation régionale à l'autre, tout comme la superposition et la multiplication de ces organisations, sont symptomatiques de cette situation. A titre d'exemples, la Mauritanie, qui a fait partie de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) entre 1975 et 2000, est en 1989 un des membres fondateurs l'Union du Maghreb Arabe (UMA), ou encore l'Angola membre à la fois de la Communauté de Développement d'Afrique australe (SADC) et de la Communauté Economique de l'Afrique Centrale (CEEAC). Les exemples pourraient être multipliés, et même si l'Union africaine travaille à clarifier ce maillage institutionnel, sa complexité peut expliquer la faiblesse des dynamiques régionales politiques (Igue et al., 2002). Pourtant, les relations entre voisins de la partie occidentale du continent sont anciennes et connaissent un essor ces dernières années, liant davantage l'avenir économique et social des Afriques méditerranéennes et subsahariennes. De nouvelles polarités économiques se consolident tout au long de ces franges littorales et participent à des phénomènes de métropolisation et de régionalisation littorales fondés sur l'essor des

échanges maritimes et terrestres entre les pays situés dans ce vaste espace ouest-africain. Ces dynamiques sont davantage portées par les acteurs économiques qui évoluent généralement hors des cadres figés par les institutions. Elles poussent à réfléchir à une régionalisation plus fonctionnelle dont il est question dans la seconde partie.

La CEDEAO, créée en 1975, demeure le regroupement régional le plus intégré de la partie occidentale du continent : la plus grande facilité d'y circuler est symbolisée par le succès des corridors sahéliens et littoraux soutenus par le Programme de développement des infrastructures africaines (PIDA) ; les libertés de mobilité des personnes et de résidence ont été instaurées entre les années 1980 et 1990 ; une force militaire commune d'interposition, créée en 1990, contribue à la stabilité régionale ; d'autres domaines relatifs au droit des affaires ou encore à la sécurité et la sûreté maritime et aérienne bénéficient de stratégies intégrées. Cependant, les difficultés à mettre en place des unions douanière et monétaire regroupant l'ensemble des membres, en particulier les oppositions entre Etats francophones et anglophones, sont présentées comme des freins à une intégration économique plus avancée entre les membres de la CEDEAO ; tout comme le rôle faiblement polarisant du Nigéria, géant démographique et économique de la communauté (Bundu, 1996 ; Magrin et al., 2016). Quant à l'UMA, elle demeure une coquille vide depuis sa création, sclérosée, entre autres, par les conflits entre l'Algérie et le Maroc. Ce dernier, puissance émergente du continent², entretient des relations diplomatiques et commerciales avec les autres pays de l'Union, en particulier le voisin mauritanien, mais davantage dans le cadre d'un renouveau de ses relations avec l'Afrique de l'Ouest que dans celui d'une union maghrébine. Depuis le début des années 2000, le royaume chérifien a d'ailleurs multiplié ses accords bilatéraux avec les pays ouest-africains principalement dans le but de renforcer les échanges commerciaux (Wippel, 2004). Le pays vient de réintégrer, en outre, l'Union africaine, quittée en 1984, au moment de sa demande d'intégration à la Communauté Economique Européenne. Même si les relations du Maroc avec ses voisins méridionaux sont séculaires, il s'agit d'un regain d'intérêt pour l'Afrique d'un pays qui tente de profiter d'une position d'interface eurafricaine. Les bifurcations du régionalisme marocain reflètent aussi les difficultés d'un pays qui connaît de nombreuses tensions autour de ses frontières (au Nord avec les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla, à l'Est avec l'Algérie, au Sud avec le Sahara occidental) et qui est à la recherche d'une stature régionale afin de stabiliser sa situation au sein d'une zone de proximité.

Polariser, connecter et intégrer entre Maghreb et Afrique subsaharienne

Malgré des difficultés sur le plan institutionnel, la régionalisation ouest-africaine progresse. Le cadre régional, considéré ici comme une construction sociale et en dehors des limites instituées, n'est pas aisé à appréhender : la statistique officielle est difficile d'accès ou inexistante ; elle renvoie généralement aux Etats ; elle peut également être trop spécialisée lorsqu'elle reflète des activités du secteur privé.

Ces obstacles à une mesure précise de l'intégration régionale n'empêchent pas de relever les indicateurs des changements, les liens nouveaux ou potentiels, les mutations profondes déjà faites ou en cours qui participent de la connexion et de l'intégration des territoires. Les domaines des infrastructures, de la facilitation de l'échange, de la coopération économique sont particulièrement concernés et permettent d'observer des changements impulsés à la fois par le « haut » (bailleurs internationaux comme la Banque mondiale ou l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques qui ont une stratégie d'investissement dans les grandes infrastructures) et par « le bas » (usagers des infrastructures qui bénéficient d'occasions nouvelles de mobilité, entrepreneurs qui tentent de profiter des liaisons émergentes...). Le secteur privé participe à ces mutations et le rôle des firmes -dans l'élaboration de territoires d'entreprises mondialisés, transnationaux, régionaux, même si parfois morcelés car répondant davantage aux logiques de réseaux- est à souligner. Philippe Hugon (2002) parle à cet égard d'intégration territoriale par les firmes, fruit d'une vision d'acteurs et de coopérations fonctionnelles dont un des objectifs est la réduction des coûts de transaction.

L'exemple de l'africanité « retrouvée » et revendiquée des hubs de Tanger-Med dans le domaine maritime et de Casablanca dans le domaine aérien en fournit un exemple. Dans les années 1990, seule une liaison maritime mensuelle relie le port de Casablanca au golfe de Guinée ; dans les années 2000, il n'existe plus de ligne maritime entre le Maroc et ses voisins africains (le trafic passait par le port espagnol d'Algeciras) ; il faut attendre 2007 et l'ouverture du port marocain de Tanger-Med pour que renaissent les relations maritimes entre les côtes méditerranéennes et atlantiques du continent. Désormais, la majeure partie du trafic du port marocain est destinée à l'Afrique de l'Ouest, de la Mauritanie à l'Angola. Les navires chargés quittent le port devenu le hub maritime de la sous-région, ce qui est un changement majeur dans l'organisation des échanges à l'échelle de l'espace ouest-africain. Le groupe danois Maersk

proposait, par exemple en 2016, une dizaine de lignes maritimes conteneurisées à destination de l'Afrique de l'ouest depuis son terminal dédié au port de Tanger-Med. Ce schéma « d'interchange et de distribution » entre les grandes lignes maritimes commerciales passant par la Méditerranée et les flux de la partie occidentale du continent est plébiscité par les acteurs du transport africain. Ces derniers évoquent la nécessité d'augmenter la taille et les fréquences des navires (Maréï, 2016). Quant à l'aéroport de Casablanca, relié en 2016 à une trentaine de destinations du Nord, de l'Ouest, et du centre du continent, il est devenu le hub africain de la Royal Air Maroc. La RAM a l'ambition d'en faire le principal terminal de transit du continent, en particulier sur les liaisons Europe-Afrique. La compagnie opère depuis le début des années 2000 un renforcement de sa stratégie africaine en se rapprochant de transporteurs locaux, mais également par un « marketing pro-africain³ ». Elle souhaite étendre son influence sur l'Est du continent dans les années à venir avec une ligne déjà annoncée vers le Kenya.

Les changements liés aux infrastructures routières sont paradoxalement plus longs à se faire sentir que ceux liés aux réseaux maritimes et aériens. La modernisation des axes routiers progresse davantage dans les cadres nationaux que régionaux ; d'où les difficultés à combler les chaînons manquants des grands corridors transsahariens imaginés en partie par les bailleurs de fonds et affichés comme maillons du développement (Antil et al., 2004 ; Lombard et al., 2014). Malgré des ralentissements sur une dizaine de kilomètres (passage du fleuve, frontière entre Mauritanie et Sénégal), le corridor littoral Tanger-Nouakchott-Dakar, mal engagé au début des années 2000 à cause des tensions autour du Sahara occidental, est aujourd'hui celui qui possède les perspectives d'intensification des flux les plus grandes. Son utilisation, encore faible, principalement depuis le Maroc, se réalise dans un contexte de concurrence et de complémentarité avec les échanges par mer. Des transporteurs, misant pour se développer sur cette dynamique transnationale, proposent aujourd'hui des lignes régulières de fret et de passagers entre le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal.

Si ces liens Nord-Sud ne sont pas nouveaux, le renforcement des relations commerciales (grâce à une route bitumée, à un nouveau terminal portuaire...) et diplomatiques correspond à une donne régionale inédite et permet à de nouvelles filières, telles que le commerce d'agrumes entre le Maroc et l'Afrique de l'Ouest, de se mettre en place. Ces relations sont portées par les grands groupes internationaux du transport qui participent à la modernisation des infrastructures et à la création de nouvelles connexions, comme par de plus petits entrepreneurs qui profitent de l'améliora-

tion des moyens de l'échange. L'intensification des processus décrits ci-dessus, leur pérennité, leur diffusion seront des indicateurs forts de l'intégration régionale. Elle apparaît, à la fois, comme une étape essentielle dans le développement économique du continent et comme un possible modèle de développement susceptible de limiter les effets négatifs d'une trop grande ouverture au reste du monde.

Conclusion

En s'intéressant à des objets de l'intégration régionale (les infrastructures, les échanges commerciaux, la mobilité des personnes, la sécurité, etc.), on constate une progression de l'intégration régionale en Afrique malgré des difficultés institutionnelles. Ces objets incitent à porter un regard transnational sur cette partie du monde, à sortir des limites instituées et à avancer dans des cadres plus flous, certes, mais ouvrant le champ des possibles dans les relations entre Etats africains. Les obstacles et les difficultés en matière de revendications des souverainetés nationales, de lutte contre la corruption, de redistribution des richesses, etc. ne sont pas oubliés, au contraire. Ils installent un cadre périlleux pour l'intégration régionale, mais il s'agit de les dépasser afin de lancer un débat constructif sur l'avenir du continent et de ses populations. A propos des infrastructures et des flux, Benjamin Steck (2015) parle de leur capacité à « féconder les territoires qu'ils traversent en étant des moteurs de création de biens et de services pour tous ». Sans préjuger d'une échelle, il fait ainsi directement le lien entre intégration territoriale (par les flux, par les infrastructures) et développement économique et social. Dans ce contexte, l'échelle macro-régionale est celle des complémentarités possibles entre pays africains, de la consolidation de filières économiques dans les domaines agricoles ou de l'énergie par exemple, de l'élargissement des marchés de consommation... Tant de perspectives encore trop faiblement exploitées mais qui peuvent constituer les bases d'un développement plus équilibré des territoires africains.

¹ De la Mauritanie au Nigéria, en incluant le Mali, le Burkina Faso et le Niger qui n'ont pas accès à la mer.

² Selon les indicateurs internationaux comme le LSI Index de la CNUCED, le Logistics Performance Index de la Banque Mondiale ou l'augmentation signification des Investissements Directs Etrangers entre 2008 et 2015 relevée par la CNUCED dans son rapport sur l'investissement dans le monde (2016).

³ En soutenant des manifestations culturelles sur le continent ou à coup de grandes campagnes de publicité, visibles par exemple dans les rues de Paris et proposant des vols « Paris / Afrique » à partir de 450 euros (2016).

Références bibliographiques

AMIN, A. (2004). Regions unbound: Towards a new politics of place, *Geografiska Annaler: series B*, 86 (1): 33-44.

ANTIL A., CHOPLIN A. (2004). Le chaînon manquant : la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar, *Afrique contemporaine*, n°208, p. 115-126.

BECKOUCHE P. (2008). *Les régions Nord-Sud : Euromed face à l'intégration des Amériques et de l'Asie orientale*, Paris, Belin.

BUNDU A. (1996). La Cedeao et l'avenir de l'intégration en Afrique de l'Ouest, in. R. Alvergne (dir.), *Intégrations et coopérations régionales en Afrique de l'ouest*, pp. 41-63

IGUE J., SCHUMASHER S. (2002). *Pour une meilleure approche régionale du développement en Afrique de l'Ouest*. Actes de la réunion spéciale du Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Accra (Ghana), 20-21 mai 2002, OECD, Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest.

FAU N., KHONTHAPANE S., TAILLARD C., eds. (2014). *Transnational Dynamics in Southeast Asia : The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*, Singapore, Institute of Southeast Asian Studies ISEAS.

GIPOULOUX, F. (2009). *La Méditerranée asiatique. Villes portuaires et réseaux marchands en Chine, au Japon et en Asie du Sud-Est, XVIe-XXIe siècle*, CNRS Éditions, Paris.

HETTNE B., SÖDERBAUM F. (1998). The New Regionalism Approach, *Politeia*, Vol. 17, n°3, p. 6-21.

HUGON Ph. (2002). Les économies en développement au regard des théories de la régionalisation, *Tiers-Monde*, tome 43, n°169, p. 9-25.

HUGON Ph. (1998). Les séquences inversées de la régionalisation, *Tiers-Monde*, vol. 39, n° 155, pp. 529-555

LOMBARD J., NINOT O., STECK B. (2014). Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions, in. *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local*, dir. A. Gana et Y. Richard, Paris, IRMC - KARTHALA, pp.253-272

MAGRIN G., DUBRESSON A., NINOT O. (2016). *Atlas de l'Afrique, Un continent émergent ?*, Autrement, Paris.

MARÉÏ N. (2016). *Terminalisation, spécialisation et enjeux logistiques des ports africains*, Note de synthèse de l'ISEMAR, n°179.

RICHARD Y. (2014). Intégration régionale, régionalisation, régionalisme - Les mots et les choses, *Confins*, n°20.

STECK B. (2015). Introduction à l'Afrique des ports et des corridors : comment formuler l'intégration entre logistique et développement, *Cahiers de géographie du Québec*, Volume 59, n° 168, pp 1-21.

Vayrynen, R. (2003). Regionalism: Old and New, *International Studies Review*, vol. 5, n°1, pp. 25-51

Wippel S. (2004). Le renouveau des relations marocaines avec l'Afrique subsaharienne : la création d'un espace économique transsaharien, in. Marfaing, L; Wippel, S. *Les relations transsahariennes à l'époque contemporaine*, Khartala, Paris, pp 29-60