

MARINE & Océans

LE MAROC ET LA MER MOROCCO AND THE SEA



Avec / With



© ABBASSI

Nasser Bourita



© DICOM / FRANCIS PELLIER

Annick Girardin



© MEHDI MARIJOUCH

Aziz Akhannouch



© DR

Abdelkader Amara



© JENNIFER JACQUEMART

Virginijus Sinkevičius

Et / And Francis Vallat, Taoufik Marrakchi, Rachid El Houdaigui, Aymeric Chauprade, Miloud Loukili, Mohamed Meniou, Abdellah Mouttaqi, Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Mehdi Alaoui Mdaghri, Fouad Brini, Rodolphe Saadé, Zakia Driouich, Amina Figuigui, Majida Maârouf, Brigitte Bornemann, Philippe Louis-Dreyfus, Jean-Michel Germa, Abdelmalek Faraj, François Houllier, Shaun Hurrell, Leila Maziane.

R 92100 - 272 - F: 10,00€



GTT, À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE



ACTEUR MONDIAL DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE MARITIME.

GTT est une société de technologie et d'ingénierie qui conçoit des systèmes de confinement à membranes cryogéniques destinés au transport et au stockage de gaz liquéfié.

GTT offre des services d'ingénierie, de conseil, de formation, d'assistance à la maintenance et de réalisation d'études techniques.

Ses technologies, approuvées par les principaux organismes de classification, sont validées par l'expérience accumulée sur plusieurs décennies.

Intéressés par la digitalisation du monde maritime ?
GTT, à travers ses filiales, vous accompagne avec des services digitaux à haute valeur ajoutée pour améliorer la performance énergétique de vos flottes.



Plus d'information sur www.gtt.fr

EDITORIAL

Le Maroc et la mer ! Morocco and the sea

A notre connaissance c'est la première fois que la grande dimension maritime du Maroc est explorée par un magazine de référence français et international permettant à des responsables et représentants marocains et français d'illustrer leur conviction de cette vocation particulière du royaume chérifien, soulignée en novembre 2020 par le Roi Mohammed VI lors du 45^{ème} anniversaire de la Marche Verte.

Merci au Ministère des Affaires étrangères marocain d'avoir facilité l'accès aux acteurs maritimes – politiques, administratifs, académiques, économiques –, de son pays à qui nous devons et voulions donner la parole. Merci aussi à la ministre, aux chefs d'entreprise, aux analystes et chercheurs français qui ont contribué à ce numéro et partagé leur regard, leur expérience et leur volonté de coopération avec les acteurs marocains.

Merci enfin au Commissaire européen à la Pêche et aux Affaires maritimes de s'être associé à cette ouverture sur un pays avec qui l'Union européenne a des rapports particuliers. Merci à tous de leur accueil et de leur désir de faire de cette initiative une réussite.

Nous appuyant sur les analyses et les ambitions exprimées dans ce numéro, nous sommes heureux de confirmer le constat que l'avenir du Maroc – premier pays pêcheur d'Afrique, doté de 3 500 km de côtes, d'une ZEE de plus d'un million de km² et du plus grand port à conteneurs de Méditerranée – passe indubitablement par la mer, et de souligner la diversité des atouts comme des actions engagées pour qu'il puisse faire face à aux enjeux de l'économie bleue qui sont sa chance et son défi.

Nous le sommes au moins autant d'avoir pu vérifier que, chez les uns comme chez les autres, marocains et français, la conviction se renforce de l'avantage qu'il y a – et aura de plus en plus – à s'entendre et à coopérer autour des enjeux maritimes. Nous le sommes, enfin et surtout, d'avoir vu nos amis marocains affirmer vigoureusement leur souci d'une mer reconnue par tous dans sa dimension pacifique traditionnelle de *mare nostrum* et d'échanges.

Marine & Océans est heureux d'avoir inauguré, avec le Maroc si cher au cœur de beaucoup de français, la collection qu'il entend consacrer dans l'avenir aux pays du monde désireux d'affirmer leur vocation maritime et de mettre en œuvre une politique maritime volontariste digne de ce nom.

Sans que cela nous empêche naturellement de redire à nos fidèles lecteurs notre ferme intention de poursuivre la publication régulière de nos numéros habituels plus généralistes qui sont l'ADN de notre magazine. ■



© FABRICE CHOFT

Par/By Francis Vallat,
Fondateur et Président
d'honneur des clusters
maritimes français
et européen.
Founder and Honorary
President of the French and
European maritime clusters.

To our knowledge, this is the first time that a prominent French and international magazine has taken a deep dive into Morocco's maritime dimension. In this edition, we give Moroccan and French representatives alike the opportunity to share their views on this particular vocation of the Chérifian kingdom which King Mohammed VI highlighted in November 2020 at the 45th anniversary of the Green March.

Our thanks to the Ministry of Foreign Affairs of Morocco for giving us access to the country's politicians, administrators, academics and economists involved in maritime affairs whose insightful and useful opinions deserve to be heard. We would also like to thank the French minister, business leaders, analysts and researchers who contributed to this edition by sharing their perspectives, experience and willingness to cooperate with Morocco's maritime players.

Lastly, we are grateful to the European Commissioner for Maritime Affairs and Fisheries for being part of this feature on a country which has a special relationship with the European Union. Thank you to everyone for welcoming this initiative and for making it a success.

Based on the analyses and ambitions expressed in this edition, we can happily support the conclusion that the sea will be an incontrovertible feature of the future of Morocco — Africa's biggest fishing country, with a 3,500 km coastline, an EEZ of over one million km², and the biggest container port in the Mediterranean. We also showcase the diversity Morocco's efforts to address all aspects of the blue economy, which presents both an opportunity and a challenge.

We are pleased to note the growing determination on both the Moroccan and French side to strengthen cooperation on the increasingly wide range of maritime issues. And we are especially pleased to see how our Moroccan friends so vigorously stand for a Mediterranean that is recognised by all as a *mare nostrum* of peaceful tradition and trade.

With this edition on Morocco – a country so dear to so many in France and further afield, we at *Marine & Océans* are delighted to inaugurate a collection that will be dedicated to countries wishing to affirm their maritime vocation and implement a proactive maritime policy worthy of its name.

For our regular readers, we naturally have every intention of continuing our regular and more general editions, which go to the heart of what our magazine is about. ■

NUMÉRO SPÉCIAL / SPECIAL ISSUE




LE MAROC ET LA MER
MOROCCO AND THE SEA

EDITORIAL

	Francis Vallat Le Maroc et la mer ! Morocco and the sea.....	3
	Entretien avec/Interview with Nasser Bourita « Le maritime est un trait d'union du Maroc avec le monde. » "The sea is a link between Morocco and the world.".....	10
	Annick Girardin La France et le Maroc, deux nations maritimes amies France and Morocco, two friendly maritime nations.....	18
	Entretien avec/Interview with Virginijus Sinkevičius « Le Maroc et l'Union européenne partagent une ambition commune pour protéger la biodiversité marine. » "Morocco and the European Union share a mutual ambition to protect marine biodiversity.".....	22
	Taoufik Marrakchi Le détroit de Gibraltar, espace stratégique pour le Maroc The Strait of Gibraltar, a strategic space for Morocco.....	30
	Rachid El Houdaigui Le Maroc, une nation atlantique Morocco, an Atlantic nation.....	36
	Aymeric Chauprade Le Maroc, puissance africaine Morocco, an African power.....	40

	Miloud Loukili Vers l'achèvement de la souveraineté maritime marocaine Working towards achieving Moroccan maritime sovereignty.....	44
	Mohamed Menioui Préserver la biodiversité marine, une priorité pour le Maroc Preserving marine biodiversity, a priority for Morocco.....	48
	Entretien avec/Interview with Abdellah Mouttaqi « Le Maroc dispose d'un réel potentiel en matière d'économie bleue. » "Morocco has a real potential in terms of blue economy.".....	52
	Frédéric Moncany de Saint-Aignan Pour une Union des clusters maritimes d'Europe et d'Afrique Building a Union of European and African maritime clusters.....	56
	Entretien avec/Interview with Mehdi Alaoui Mdaghri « Les Marocains sont des propriétaires merriens qui s'ignorent. » "Moroccan people are sea owners, and they don't know it.".....	58
	Entretien avec/Interview with Abdelkader Amara « Le Maroc dispose d'un réseau d'infrastructures portuaires qui le place au vingtième rang mondial en terme de connectivité. » "Morocco's port infrastructure network makes it one of the 20 most connected countries in the world.".....	62
	Entretien avec/Interview with Fouad Brini « Nous visons d'intégrer le classement des vingt premières plateformes portuaires à l'échelle mondiale. » "Our aim is to become one of the top 20 shipping hubs in the world.".....	66
	Entretien avec/Interview with Rodolphe Saadé « Nous souhaitons encore renforcer notre présence au Maroc. » "We want an even greater presence in Morocco.".....	72

	Entretien avec/Interview with Aziz Akhannouch « Le Royaume du Maroc est aujourd'hui la 15 ^{ème} puissance halieutique mondiale. » "The Kingdom of Morocco has become the 15th largest fishing nation in the world.".....	78
	Zakia Driouch La dynamique de la stratégie <i>Halieutis</i> The dynamics of the <i>Halieutis</i> strategy.....	84
	Entretien avec / Interview with Amina Figuigui « L'ONP, acteur de la modernisation et de la valorisation de la pêche marocaine. » "The ONP: a major actor in the modernisation and valorisation of Morocco's fishing industry.".....	86
	Majida Maàrouf L'aquaculture marine, un secteur d'avenir pour le Maroc Marine aquaculture: a promising sector for Morocco.....	88
	Brigitte Bornemann L'enjeu des énergies marines renouvelables The challenge of marine renewable energy.....	92
	Philippe Louis-Dreyfus « Le Maroc dispose d'un important potentiel en énergies marines renouvelables » "Morocco has significant potential in renewable marine energy".....	96
	Entretien avec/Interview with Jean-Michel Germa « Le Maroc peut devenir l'un des leaders mondiaux de la décarbonation du transport maritime. » "Morocco could become one the world's most advanced nations in terms of maritime transport decarbonisation.".....	98

	Abdelmalek Faraj La recherche est au cœur de la politique maritime du Maroc Research is at the heart of Morocco's maritime policy.....	102
	François Houllier « La coopération franco-marocaine en sciences marines mériterait d'être renforcée » "The Franco-Moroccan cooperation in marine sciences should be strengthened".....	106
	Shaun Hurrell Le refuge marocain de l'ibis chauve The Moroccan refuge of the Northern Bald Ibis.....	112
	Leila Maziane Le Maroc et la mer, d'hier à aujourd'hui Morocco and the sea, of yesterday to present day.....	116

LE SAVIEZ-VOUS ? / DID YOU KNOW?

	Alice Chauprade Le gazoduc Nigéria-Maroc, un méga-projet énergétique The Nigeria-Morocco gas pipeline, an energy mega-project.....	122
--	---	------------



MARINE & Océans
3^{ème} trimestre / 3rd quarter of 2021
Ce numéro *Le Maroc et la mer* a été coordonné :

- Pour la partie marocaine, par Aymeric Chauprade, géopolitologue, auteur de *Géopolitique d'un Roi, essai sur un Maroc moderne et mulipolaire*, Editions Ellipses 2019.
- Pour la partie française, par Francis Vallat, de l'Académie de Marine.

This issue *Morocco and the Sea* has been coordinated:

- For the Moroccan part, by Aymeric Chauprade, geopolitologist, author of *Géopolitique d'un Roi, essai sur un Maroc moderne et mulipolaire*, Editions Ellipses 2019.
- For the French part, by Francis Vallat, from the Académie de Marine.

MARINE & Océans, revue trimestrielle / quarterly review, est éditée par / is published by Société Nouvelle des Editions Marine & Océans SAS - 243, Bd Saint-Germain 75007 Paris - Tel : +33 1 44 50 16 50 - Fax : +33 1 44 50 10 28 - marine-oceans@orange.fr.

Directeur de la publication, Président SNEMO SAS / Publication director, CEO SNEMO SAS: **Bertrand de Lesquen** - Président du Comité éditorial et de la Stratégie / Chairman of the Editorial Board and Strategy: **Francis Vallat** - Président du Conseil de surveillance / Chairman of the Supervisory Board: **Frédéric Fontaine** - Secrétaire de rédaction-maquette / Editorial secretariat - layout: **Isabelle Le Corre** - Relecture des textes en français / Proofreading of texts in French: **CF (H) Pascal Cognet** - Traduction anglais vers français / Translation English to French: **Lucile Hegwein**. Traduction français vers anglais / Translation French to English: **Bianca Jacobsohn et / and Patrick Prieur** (Enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe / Sub-lieutenant French Navy Operational Reserve) Site internet / Website: www.marine-oceans.com et / and: www.marine-oceans.com/en/

Commission paritaire / Legal commission: n° 0722 186639. ISSN : 2262 - 2012. Impression / Printing : Imprimerie de Compiègne.



Le port d'Al Hoceïma sur la Méditerranée.
The port of Al Hoceïma on the Mediterranean.

PHOTO : INSTITUT NATIONAL
DE RECHERCHE HALIEUTIQUE / INRH





© ABBASSI

Entretien avec / Interview with **Nasser Bourita**
 Ministre des Affaires étrangères, de la Coopération africaine
 et des Marocains résidant à l'étranger
 Minister of Foreign Affairs, African Cooperation and Moroccan
 Expatriates

**« Le maritime est un trait d'union
 du Maroc avec le monde. »**

**"The sea is a link between Morocco
 and the world."**

Propos recueillis par / Interview by Aymeric Chauprade

La tendance mondiale est à la disparition des contentieux de frontières terrestres entre les Etats mais à la multiplication des conflits de délimitation maritime. Quelle est la philosophie du ministère des affaires étrangères marocain sur ce sujet de la souveraineté maritime ?

Les contentieux de frontières terrestres sont, souvent, une réminiscence d'injustices coloniales. En Afrique, une trentaine ont éclaté après les indépendances, majoritairement réglés aujourd'hui, mais pas tous. J'aimerais donc pouvoir constater une disparition des contentieux terrestres, mais on n'y est pas encore. Le fait est qu'une fois les souverainetés nationales restaurées sur terre, les Etats se sont employés à parfaire leur assise en mer. Cette appropriation des espaces maritimes a, souvent, fait apparaître des chevauchements, dont les souverainetés s'accroissent mal. D'autant que l'intérêt pour la mer n'a fait que grandir. Elle est moins une frontière et davantage un espace de jonction, de sécurité, de richesse et de coopération dans le rapport au voisinage et au monde.

Dans cette dynamique, la Convention sur le Droit de la Mer de 1982 a non seulement permis aux Etats de connaître leurs droits, mais elle a aussi accéléré leurs revendications, en leur fixant des délais fermes comme pour l'extension du Plateau Continental. C'est pour cela que l'on observe plus de revendications et donc plus de contentieux. Il faut dire que la Convention a aussi installé l'équité et le rejet du fait accompli au cœur de la délimitation maritime. De ce fait même, les contentieux maritimes ont cette particularité d'être, aussi, une invitation au dialogue et à la négociation. D'ailleurs, la Convention prévoit des mécanismes singuliers – comme les Zones de Développement Conjoint – qui permettent de transformer les chevauchements en opportunités de coopération plutôt qu'en source de conflit, sans préjuger des solutions juridiques sur le fond des prétentions respectives.

We observe a global trend towards the end of land border conflicts between states but an increase in terms of maritime delimitation disputes. What is the philosophy of the Moroccan Ministry of Foreign Affairs regarding the issue of maritime sovereignty?

Land border conflicts are often a legacy of colonial injustices. About thirty conflicts of this kind broke out in Africa, following the transitions to independence. Most of these are now resolved but not all. I wish I could say that land conflicts have disappeared but this is not the case yet. The reality is that having restored national sovereignty on land, states sought to strengthen their presence at sea. This appropriation of maritime spaces often resulted in the emergence of overlapping areas, a situation that is usually inconsistent with sovereignty, notably in a context of increasing interest for the sea. More than a border, the sea is a space of connection, security, resource and cooperation in terms of relationship with neighbouring countries and with the rest of the world.

Following this global trend, the 1982 Convention on the Law of the Sea not only allowed countries to have a clear vision of their own rights, but also permitted the acceleration of their claims by setting strict deadlines as, for example, for the extension of the continental shelf. This is the reason why we observe a growing number of claims and hence, of disputes. It must be reminded that the Convention also established equity and the reject of the "fait accompli" in the issue of maritime delimitation. As a result, maritime disputes are also opportunities for invitation to dialogue and negotiation. Moreover, the Convention includes specific provisions – such as the Joint Development Areas – which allow to transform overlapping areas into cooperation opportunities rather than in sources of conflict, without pre-empting the legal solutions regarding the substance of the respective claims.



© BH

« C'est sous le règne de Sa Majesté le Roi Mohammed VI que le Maroc a ratifié la Convention de 1982 sur le Droit de la mer. »

"The 1982 Convention on the Law of the Sea was ratified under the reign of His Majesty King Mohammed VI."

Nasser Bourita

C'est précisément la philosophie du Maroc en la matière : parachever la délimitation de ses espaces maritimes, et y exercer de manière responsable les attributs de sa souveraineté ou de sa juridiction, tout en les optimisant comme espaces de jonctions, de coopération et de développement.

Quelle est justement l'action de votre ministère et son bilan s'agissant de la consolidation de la souveraineté maritime du Royaume du Maroc, sur le fondement de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer ?

S'il fallait un bilan, ce serait d'abord le constat de l'intérêt royal structurant pour les questions maritimes. C'est sous le règne de Sa Majesté le Roi Mohammed VI que le Maroc a ratifié la Convention de 1982 sur le Droit de la mer. Le Maroc avait, certes, défini ses espaces maritimes dès 1973. Mais pour ob-

This is precisely the philosophy of Morocco: completing the delimitation of its maritime areas, and exercising in a responsible way the prerogatives of its sovereignty or jurisdiction, while enhancing these areas for connection, cooperation, and development opportunities.

In this context, how does your ministry work and what are your results in terms of consolidation of Morocco's maritime sovereignty considering the UN Convention on the Law of the Sea?

I would first underline the structuring royal interest regarding maritime issues. The 1982 Convention on the Law of the Sea was ratified under the reign of His Majesty King Mohammed VI. Indeed, Morocco had defined its own maritime spaces since 1973. But, in order to complete the country's

tenir l'achèvement de l'intégrité territoriale dans les provinces du Sud et optimiser les possibilités offertes par la Convention à la lumière d'une situation maritime complète et à jour, le Royaume a engagé un processus qui a abouti, en mars 2020, aux lois n°37-17 et n°38-17 concernant, respectivement, les eaux territoriales et la zone économique exclusive (ZEE). Nous avons aussi procédé à la fixation de lignes de base actualisées sur nos quelques 3500 km de côtes, en Atlantique et en Méditerranée. Enfin, le Maroc a présenté des éléments préliminaires pour l'extension des limites extérieures de son Plateau Continental jusqu'à 350 milles marins, dans l'attente de la finalisation de son dossier définitif. Ce travail, nécessaire et salutaire, a été mené dans le respect strict des droits du Maroc et de ses responsabilités, notamment vis-à-vis de ses voisins. Car, le Maroc – qui refuse lui-même le fait accompli unilatéral – ne cherche pas à en imposer. La délimitation maritime se fera, le moment venu, sur la base d'un accord équitable avec les Etats voisins.

« Le Maroc est et demeure un partenaire fiable et engagé de l'Europe, sur la migration comme sur de nombreuses autres questions. »

"On the issue of migration as on many others, Morocco is and remains a reliable and committed partner for Europe."

Nasser Bourita

Le Roi du Maroc a une position très humaniste sur l'immigration, une question devenue une préoccupation majeure de l'Union européenne. Comment le Maroc aborde-t-il cette question migratoire ?

C'est effectivement à travers le *leadership* humaniste de Sa Majesté le Roi que le Maroc aborde la question migratoire. La politique nationale en la matière en est l'illustration. Elle est humaniste dans son esprit, pragmatique dans sa méthode et responsable dans sa démarche. Ce n'est pas tant le Maroc qui l'affirme, que ses actions. Ce n'est pas un hasard que Sa Majesté le Roi ait été choisi par les chefs d'Etat africains comme leader de l'Union africaine sur la migration. Ce n'est pas un hasard non plus si le Maroc abrite le siège de l'Observatoire Africain de la Migration, ni que Marrakech soit la ville de la Conférence Internationale sur la Migration, ou encore que le Maroc soit désigné parmi les pays champions du Pacte de Marrakech sur la Migration. Le Maroc est et demeure un partenaire fiable et engagé de l'Europe, sur la migration comme sur de nombreuses autres questions. Car le partenariat Maroc-UE est global. La vision royale de la question migratoire prône l'équilibre : entre sécurité et développement, entre circulation ordonnée et droits humains des migrants, et entre fermeté indispensable et responsabilité partagée.

Pêche en Méditerranée au large d'Al Hoceïma.
Fishing in the Mediterranean off the coast of Al Hoceïma.

« Nous travaillons en partenaires avec l'Union européenne pour la valorisation et la durabilité des ressources halieutiques dans les eaux marocaines. » / "We are working as partners with the European Union for the valorisation and the sustainability of fish resources in Moroccan waters." - Nasser Bourita



territorial integrity in the southern provinces and to optimise the opportunities offered by the Convention in the light of a complete and updated maritime situation, the kingdom initiated a process which resulted in 2020, in the laws n°37-1 and n°38-17 concerning respectively the territorial waters and the Economic Exclusive Zone. We also established updated baselines along our nearly 3,500 km of coastline in the Atlantic and in the Mediterranean. Finally, Morocco submitted preliminary elements for the extension of the outer boundaries of its Continental Shelf to 350 nautical miles, pending the completion of its final application. This work, which is both necessary and salutary, was done in strict compliance with the rights and obligations of Morocco, particularly with regard to its neighbours. Morocco rejects the unilateral fait accompli and does not seek to impose its position. The maritime delimitation will be done, at the appropriate time, on the basis of an equitable agreement with the neighbouring states.

The King of Morocco has a very humanistic position on the question of immigration, which has become a major concern for the European Union (EU). How does Morocco address this migration issue?

Indeed, Morocco addresses this issue through the humanistic leadership of His Majesty the King of Morocco, as shown by our national policy in this domain. It is humanistic in its definition, pragmatic in its method and responsible in its action. A reality that is not just an affirmation but the result of actions. It is no coincidence that Her Majesty the King was nominated by African heads of states as the leader of the African Union on Migration. It is no coincidence either that Morocco hosts

Quel regard portez-vous sur le partenariat global, privilégié et renforcé entre le Maroc et l'Union européenne ? Quels en sont les principaux atouts et les éventuelles fragilités ?

Le partenariat entre le Maroc et l'Union européenne (UE) est une réalisation de long cours, mue par des dynamiques durables. Le regard que nous portons dessus est à la fois positif et exigeant. Positif, car le partenariat est pionnier à l'échelle de tout le voisinage Sud de l'UE, à tous les niveaux. Exigeant aussi parce que notre ambition est d'optimiser pleinement son potentiel, dans le cadre d'une relation gagnant-gagnant, basée sur le respect et la confiance. Avec l'UE, nous consolidons nos convergences de manière transversale sur tous les domaines de coopération, dont notamment les questions maritimes et de pêche, la formation aux métiers de la mer, la protection civile ou encore de gestion coordonnée des frontières. De manière très pratique, nous travaillons en partenaires pour la valorisation et la durabilité des ressources halieutiques dans les eaux marocaines. Je reste convaincu que le partenariat Maroc-UE est appelé à croître au rythme des changements géopolitiques, économiques, sociaux, culturels, sanitaires, environnementaux et technologiques. Les défis auxquels nous nous attendons sont principalement exogènes. Le partenariat Maroc-UE n'a pas que des amis. Mais, l'acharnement des adversaires n'a fait que renforcer ce partenariat et prouver sa résilience. Nous avons, par exemple, construit une nouvelle génération d'accord de pêche qui met un accent plus prononcé sur la protection et la durabilité des ressources halieutiques nationales. En un sens, sans ces attaques, le Partenariat Maroc-UE n'aurait peut-être pas été aussi solide qu'il ne l'est aujourd'hui. « Une mer calme ne fait pas de bons marins », disait Franklin Roosevelt.

« Le partenariat entre le Maroc et l'Union Européenne est une réalisation de long cours mue par des dynamiques durables. »

"The partnership between Morocco and the European Union is a long-term achievement led by sustainable dynamics."

Nasser Bourita

the board of the African Observatory on Migration. And it is no coincidence that Marrakech hosted the International Conference on Migration or that Morocco was elected among the leading countries of the Marrakech Pact on Migration. On the issue of migration as on many others, Morocco is and remains a reliable and committed partner for Europe. Because we consider our partnership with the EU from a global perspective. The royal point of view on the migratory issue encourages equilibrium between security and development, between regulated movements and human rights of migrants, between indispensable firmness and shared responsibility.

How do you consider the global, privileged and reinforced partnership between Morocco and the European Union? In your opinion, what are its main assets and its potential weaknesses?

The partnership between Morocco and the European Union is a long-term achievement led by sustainable dynamics. Our vision of this partnership is at the same time positive and demanding. It is positive because the partnership is the first of its kind at the level of the entire EU southern neighbourhood, at all levels. It is demanding as well since our ambition is to fully optimise its potential in the framework of a win-win relationship, based on mutual respect and confidence. We consolidate our convergences with the EU in a transversal manner on all areas of cooperation, and notably those related to maritime and fisheries issues, training to maritime-related jobs, civil protection and coordinated border management. In concrete terms, we are working as partners for the valorisation and the sustainability of fish resources in Moroccan waters. I am convinced that the EU-Morocco partnership will grow along with the changes we all have to cope with in terms of geopolitics, economy, society, culture, health, environment and technology. Most of the challenges we expect are exogenous. The partnership between Morocco and the EU does not have only friends, but the determination of its opponents strengthened it and revealed its resilience. For example, we established a new generation of fishing agreements encouraging the preservation and sustainability of national fish resources. From a certain point of view, without these attacks, the Morocco-EU partnership may not have been as strong as it is today. As Franklin Roosevelt said, "a smooth sea never made a skilled sailor".

Le Maroc a des accords de pêche avec l'Union européenne mais aussi avec des pays comme le Japon ou la Russie. Sur quels critères le Maroc accorde-t-il l'accès à ses ressources halieutiques et pour quels objectifs ?

Les accords avec l'UE, la Russie et le Japon ont la particularité de donner un accès réglementé aux ressources halieutiques du Royaume, limité strictement au surplus de stock. Ils sont destinés à valoriser ce surplus qui serait perdu autrement, tout en veillant à la durabilité de la ressource. Ces accords sont aussi un levier de développement socio-économique, sur les plans national et régional. Nous veillons donc à ce qu'ils génèrent un impact positif sur le secteur et sur les populations, notamment à travers l'emploi, l'économie générale de la pêche et le transfert de connaissances. Mais au-delà de ces trois instruments, le Maroc dispose d'un réseau dense d'accords qui, sans donner accès à la ressource halieutique, renforce la coopération en matière de pêche. Nous avons des accords avec près d'une trentaine de pays dans le monde arabe, en Afrique, en Europe, en Asie et en Amérique latine.

« Le Sahara est le prisme à travers lequel nous considérons nos relations internationales et la qualité de nos partenariats. »

"The Sahara is the prism through which we consider our international relations and the quality of our partnerships."

Nasser Bourita

Le Maroc s'est fortement engagé ces dernières années sur le sujet climatique et environnemental, en particulier dans la mise en œuvre des Accords de Paris. Dans cet esprit, le Royaume s'était engagé à atteindre 42% d'électricité produite à partir des énergies renouvelables en 2020 et 52% d'ici 2030. Que pouvez-vous nous en dire et quelle est, par ailleurs, la part du maritime dans cette ambition ?

Sous l'impulsion de Sa Majesté le Roi, le Maroc n'a cessé de démontrer son engagement pour le développement durable et la lutte contre le changement climatique. Cet engagement se traduit concrètement par une politique axée, notamment, sur les énergies renouvelables, la diversification du mix énergétique et le renforcement de l'efficacité énergétique. Actuellement, 3 950 MW sont déjà opérationnels en solaire, éolien et hydroélectrique, ce qui a réduit la dépendance énergétique de près de 10%. L'engagement du Maroc se traduit aussi par une mobilisation forte dans l'action climat en Afrique, que ce soit à travers les trois Commissions climats créées lors du Sommet africain pour l'action organisé à Marrakech en 2016 à l'occasion de la COP22, ou encore à travers l'initiative pour l'Adaptation de l'Agriculture Africaine (AAA).

Morocco has fishing agreements with the European Union but also with countries such as Japan and Russia. On what criteria does Morocco grant access to its fish resources and for what purposes?

The agreements with the EU, Russia and Japan are particular in that they give a regulated access to the Kingdom's fisheries resources, that is strictly limited to the surplus stock. They aim at valorising this surplus which would otherwise be lost, while ensuring the sustainability of the resource. These agreements are also a vector for socio-economic development, both at national and regional levels. We therefore ensure that they have a positive impact on the sector and on the populations, notably in terms of employment, fishing economy, and knowledge transfer. However, in addition to these three mechanisms, Morocco has an extensive network of agreements which, without giving access to the resource, strengthens cooperation in the fisheries sector. We have agreements with nearly thirty countries in the Arab world, Africa, Europe, Asia and Latin America.

Morocco has been strongly committed to climate and environmental issues in recent years, particularly in implementing the Paris Agreements. Accordingly, the Kingdom had made the commitment to reach 42% of electricity produced from renewable energies in 2020 and 52% by 2030. What can you tell us about this, and what is the share of maritime energy in this ambition?

Under the impulse of His Majesty the King, Morocco has constantly demonstrated its commitment to sustainable development and to the fight against climate change. Concretely, this commitment results in a policy based, notably, on renewable energies, on the diversification of the energy mix, and on the enhancement of energy efficiency. At the moment, 3.950mW obtained from sun, wind and hydroelectric resources are already operational resulting in a nearly 10% drop of our energy dependence rate. Morocco's commitment also implies an active mobilisation in the climate action in Africa, either through the three climate commissions established during the African summit for action organised in Marrakech in 2016 on the occasion of the COP22, or through the initiative for the Adaptation of the African Agriculture (AAA). The maritime component has a significant role in the kingdom's ambitions. The royal speech of 6 November 2020 on the occasion of the 45th anniversary of the Green March underlined how important it is to "highlight the numerous opportunities provided by the maritime sector", by investing notably "as much for water desalination as for the exploitation of renewable energies obtained from windfarms or tidal turbines". Work is in progress to transform this orientation into a concrete road-map towards a sustainable and inclusive blue economy.

The Sahara has become an essential component of Morocco, where significant results have been achieved in recent years, such as the opening of many foreign consulates in Dakhla and Laâyoune. What can you tell us about this, and in which way do the Saharan provinces play a role in the maritime future of Morocco?

The Sahara is much more than an essential component of Morocco. As His Majesty the King said, "It is a matter of

Promenade en bord de mer à Dakhla sur la côte atlantique du Sahara.
Seaside promenade in Dakhla on the atlantic coast of the Sahara.



Le maritime occupe une place importante dans cette vision royale. Le discours royal du 6 novembre 2020 à l'occasion du 45^{ème} anniversaire de la Marche Verte, a souligné combien il est important de « mettre en valeur les nombreuses potentialités que recèle le domaine maritime », en investissant notamment « tant pour le dessalement de l'eau de mer que pour l'exploitation des énergies renouvelables d'origine éolienne ou hydrolienne ». Le travail est en cours pour traduire cette orientation en une feuille de route pratique en vue d'une transition vers une économie bleue durable et inclusive.

Le Sahara apparaît comme une part essentielle du Maroc qui a obtenu des résultats significatifs ces dernières années, comme l'ouverture de nombreux consulats étrangers à Dakhla et Laâyoune. Que pouvez-vous nous en dire et en quoi les provinces sahariennes jouent-elles un rôle dans l'avenir maritime du Maroc ?

Le Sahara est bien plus qu'une part essentielle du Maroc. C'est « une question d'existence et non pas de frontières », comme l'a souligné Sa Majesté le Roi. Cette région, qui cristallise l'attachement du Maroc à son unité nationale et son intégrité territoriale, est le prisme à travers lequel nous considérons nos relations internationales et la qualité de nos partenariats. Les provinces du Sud sont aussi importantes pour l'avenir maritime du Royaume que les régions nord et la façade méditerranéenne. Elles ont, en plus, la particularité d'être le trait d'union avec la profondeur africaine du Maroc. Le Nouveau Modèle de Développement des Provinces du Sud, lancé par Sa Majesté le Roi en 2015, a mobilisé 8 milliards de dollars pour faire du Sahara un pôle économique et une plateforme de croissance et de développement au niveau national, régional et continental. C'est aussi en tenant compte de cette perspective que 23 pays ont décidé d'ouvrir des Consulats généraux à Laâyoune et Dakhla, et bien d'autres le feront dans les prochains mois. C'est une dynamique d'autant plus profonde que la région est

« Les provinces du Sud sont aussi importantes pour l'avenir maritime du Royaume que les régions nord et la façade méditerranéenne. »

"The southern provinces are as important for the Kingdom's maritime future as are the northern regions and the Mediterranean coast."

Nasser Bourita

existence, not of borders". The Sahara symbolises Morocco's attachment to its national unity and territorial integrity. It is the prism through which we consider our international relations and the quality of our partnerships. The southern provinces are as important for the Kingdom's maritime future as are the northern regions and the Mediterranean coast. They also have the particularity of being a link with Morocco's African heartland. The New Development Model for the Southern Provinces, initiated by His Majesty the King in 2015, has raised 8 billion dollars to make the Sahara an economic pole and a platform for growth and development at the national, regional and continental levels. It is also in light of this perspective that 23 countries decided to open Consulates General in Laayoune and Dakhla, and many others will follow in the coming months. This trend is even more pronounced as the region is expected to become a hub for continental and transatlantic trade, within the framework of the High Vision of His Majesty the King for the development of the Saharan Provinces. The royal orientations for the development of the maritime economy in the Moroccan Sahara focus on port infrastructure, maritime

appelée à être un *hub* du commerce continental et transatlantique, dans le cadre de la Haute Vision de Sa Majesté le Roi pour le développement des Provinces Sahariennes. Les orientations royales pour l'essor de l'économie maritime au Sahara marocain ciblent l'infrastructure portuaire, la pêche maritime et le dessalement de l'eau de mer comme des domaines prioritaires, pour permettre à la région d'atteindre son plein potentiel. Dans ce cadre, le port de Dakhla-Atlantique est un projet phare, bien qu'il ne soit pas le seul. Il confortera la région dans son rôle de *hub* ouest-africain et continental, dans la nouvelle dynamique qu'insufflera la Zone de libre-échange continentale africaine.

Le Roi Mohammed VI est parfois qualifié de « roi africain ». C'est sous son règne que le Maroc a réintégré l'Union africaine et développé des relations fortes avec de nombreux pays du continent. Quel lien feriez-vous entre la politique africaine du Maroc et sa politique maritime ?

Si l'Afrique a toujours été au cœur du Maroc, le Maroc n'a jamais été autant au cœur de l'Afrique que durant ces deux dernières décennies. Sa Majesté le Roi veille personnellement à la politique africaine du Royaume. La politique maritime s'y emboîte naturellement, à la faveur du positionnement unique du Maroc sur un carrefour des échanges globaux et à la croisée des espaces africain, euro-méditerranéen, arabo-asiatique et transatlantique. Dans ce panorama, le maritime est un trait d'union du Royaume avec le monde, et en particulier l'Afrique. C'est dans cet esprit que le Maroc s'est engagé dans un chantier structurant de modernisation de ses infrastructures maritimes, de transport et de logistique, sur ses deux façades maritimes, conformément à sa stratégie nationale à l'horizon 2030. Cette politique maritime permet également au Maroc de s'établir en tant qu'acteur de la sécurité énergétique mondiale. Il assume son rôle de trait d'union, y compris entre les grands producteurs de gaz africains et le marché européen et mondial, contribuant ainsi à l'émergence d'un système énergétique mêlant énergies fossiles du Golfe de Guinée et énergies renouvelables, dont il est un grand producteur.

Le Maroc, depuis la fin de la Guerre froide, et en particulier sous l'impulsion du Roi Mohammed VI, a développé une politique étrangère qu'on peut qualifier de multipolaire. En novembre 2017 vous avez établi une entente avec la Chine pour inclure Rabat dans les Routes de la Soie. Est-ce à dire que le système portuaire marocain, aujourd'hui en fort développement, a vocation à s'intégrer dans la nouvelle stratégie chinoise ?

La Vision Royale de la politique extérieure du Maroc ne conçoit pas le monde en axes, mais en partenariats. Dans cette logique,

fisheries and seawater desalination as priority fields, to allow the region to reach its full potential. In this context, the port of Dakhla-Atlantique is, among others, a landmark project. It will reinforce the region's role as a West African and continental hub, in the new dynamic instilled by the African Continental Free Trade Area.

King Mohammed VI is sometimes described as the 'African King'. Under his reign, Morocco has reintegrated the African Union and developed strong relations with many countries on the continent. What connection would you

make between the African and maritime policies of Morocco?

Though Africa has always been at the heart of Morocco, the two past decades have definitely proved that Morocco is at the heart of Africa. His Majesty the King personally supervises the African policy of the Kingdom. Maritime policy naturally fits in due to the unique position of Morocco at the crossroads of global exchanges and at the junction of the African, Euro-Mediterranean, Arab-Asian and transatlantic spaces.

In this context, the maritime sector is a link between the Kingdom and the world, and in particular Africa. In this spirit, Morocco has

committed in a structuring project to modernise its maritime, transport and logistics infrastructures on its two maritime shores, in accordance with its 2030 national strategy. This maritime policy also allows Morocco to be an actor in global energy security. It assumes the role of being a link, including between the major African gas producers and the European and world markets, thus contributing to the emergence of an energy scheme combining fossil fuels from the Gulf of Guinea and renewable energies, a domain in which Morocco is a leading provider.

Since the end of the Cold War, and particularly under the lead of King Mohammed VI, Morocco has been developing a foreign policy that can be described as multipolar. In November 2017 you set up an agreement with China to include Rabat in the Silk Roads. Does this mean that the Moroccan port system, which is currently undergoing strong development, is destined to be integrated into the new Chinese strategy?

The Royal Vision of Morocco's foreign policy does not conceive the world in axes, but in partnerships. Accordingly, Morocco is working pragmatically to diversify its partners by consolidating its relations with historical friends, but also by opening up to new partners. Concerning China in particular, there is a long-standing bilateral partnership, but a key milestone was reached on the occasion of the Royal Visit to Beijing in May 2016. China has become Morocco's third largest trading partner. The cooperation carried out since March 2020 against the Covid-19 pandemic has only reinforced the

« La vision royale de la politique extérieure du Maroc ne conçoit pas le monde en axes, mais en partenariats. »

"The Royal Vision of Morocco's foreign policy does not conceive the world in axes, but in partnerships."

Nasser Bourita



© AZZOUZ

Le Roi Mohammed VI et le Président chinois Xi Jinping à Pékin, en mai 2016, pour la signature d'un accord stratégique entre les deux pays. King Mohammed VI and Chinese President Xi Jinping in Beijing in May 2016 for the signing of a strategic agreement between the two countries.

« Le partenariat bilatéral est ancien, mais a connu un tournant majeur à l'occasion de la Visite Royale à Pékin en mai 2016. »
"There is a long-standing bilateral partnership, but a key milestone was reached on the occasion of the Royal Visit to Beijing in May 2016."
Nasser Bourita

le Maroc œuvre, avec pragmatisme, à diversifier ses partenaires, en consolidant ses relations avec les amis historiques, mais aussi en s'ouvrant à de nouveaux partenaires.

Si on parle de la Chine en particulier, le partenariat bilatéral est ancien, mais a connu un tournant majeur à l'occasion de la Visite Royale à Pékin en mai 2016. La Chine est devenue le troisième partenaire commercial du Maroc. La coopération menée depuis mars 2020 contre la pandémie de Covid-19, n'a fait que renforcer les liens et démontrer la pertinence et l'efficacité du Partenariat Stratégique scellé par Sa Majesté le Roi et le Président chinois en 2016. En plus des réalisations importantes au niveau bilatéral ces cinq dernières années, l'adhésion du Maroc à la *Belt and Road Initiative*¹ s'inscrit dans ce cadre de référence. Le Maroc ambitionne d'en être un pays pivot, grâce à son positionnement géostratégique, à la densité de ses infrastructures, à l'ouverture de son économie, à la qualité de ses ressources humaines et aux opportunités qu'il offre en tant que plateforme d'investissement et d'échange.

Le Port de Tanger Med, ainsi que les autres grands ports en voie de construction ou d'extension, comme le Port de Nador sur la façade méditerranéenne, ou les ports de Kenitra, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir et Dakhla sur la façade atlantique, font du Maroc un acteur de poids dans le commerce maritime de demain. Pour le Maroc, il s'agit simplement de transformer ses atouts naturels et les grands chantiers réalisés sous le *leadership* de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, en opportunités d'échange et de co-développement, dans une logique gagnant-gagnant. ■

1 - Nouvelle route de la soie chinoise.

« La Chine est devenue le troisième partenaire commercial du Maroc. »

"China has become Morocco's third largest trading partner."

Nasser Bourita

links and demonstrated the relevance and effectiveness of the Strategic Partnership sealed by His Majesty the King and the Chinese President in 2016.

In addition to the major bilateral achievements of the last five years, Morocco's adherence to the Belt and Road Initiative¹ falls within this reference framework. Morocco intends to be a key country in this process considering its geo-strategic positioning, the density of its infrastructure, the openness of its economy, the quality of its human resources and the opportunities it offers as a platform for investment and exchange. The Tangier Med harbour, and other large harbours under construction or extension, such as the harbour of Nador on the Mediterranean coast, or the harbours of Kenitra, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir and Dakhla on the Atlantic coast, will make Morocco a major player in tomorrow's maritime trade. For Morocco, it is simply a matter of transforming its natural assets and the major projects carried out under the leadership of His Majesty King Mohammed VI, into opportunities for exchange and co-development, in a win-win approach. ■

1 - The new Chinese silk road.



© DICOM/FRANCIS PELLIER

La France et le Maroc, deux nations maritimes amies

France and Morocco, two friendly maritime nations

Par/By **Annick Girardin**, Ministre français de la mer / French Minister of the sea

Les voyageurs rêvent, par temps clair, devant les rives du Maroc qui se dessinent à l'horizon depuis Gibraltar. Son nom, d'origine arabe, révèle l'histoire qui nous lie indéfectiblement au peuple marocain. Arsenal, amiral, avarie, felouque, ces mots maritimes d'origine arabe rappellent que nos relations ont aussi un goût de sel.

La situation géographique du Maroc l'a fait terre de lien entre l'Afrique et l'Europe. Le détroit de Gibraltar, porte d'entrée de la route maritime vers l'Europe, lui assure une place éminemment stratégique en Méditerranée.

Notre proximité n'est pas seulement géographique. Comme la France, l'héritage marocain multiséculaire, riche de sa double façade maritime, a été façonné par les hommes qui y

On a clear day, travellers are dreaming of the shores of Morocco that appear on the horizon from Gibraltar. Its name, of Arabic origin, reveals the history that links our country to the Moroccan people. Arsenal, admiral, avarie, felouque, those maritime words of Arabic origin remind us that our relations also have a taste of salt water.

The geographical situation of Morocco has made it the link between Africa and Europe. The Strait of Gibraltar, gateway to the maritime route to Europe, provides Morocco with an eminently strategic position in the Mediterranean.

But our proximity is not just a matter of geography. Like France, Morocco's multi-secular heritage, blessed with a dual maritime shoreline, was shaped by the people who

« Comme la France, la beauté des littoraux marocains s'offre aux touristes du monde entier. »

"Like France, the beauty of the Moroccan coastline is a gift for tourists from all over the world."

Annick Girardin

ont commercé par voie de mer. Comme la France, la beauté des littoraux marocains s'offre aux touristes du monde entier. Et comme la France, les talents de ses gens de mer se sont construits patiemment à travers les siècles. Le Maroc est même un modèle à suivre pour l'égalité femmes-hommes dans le secteur maritime : un tiers du personnel est féminin et les femmes marocaines occupent des postes de direction dans les secteurs halieutiques comme portuaire.

traded there by sea. Like France, the beauty of the Moroccan coastline is a gift for tourists from all over the world. And like France, the skills of its seafarers have been patiently cultivated over the centuries. Morocco is even a model for gender equality in the maritime sector with one third of the staff being comprised of women. Moroccan women also hold management positions in the sectors of fishing and ports.



La plage d'Amsa près de Tétouan sur la Méditerranée.

Amsa Beach close to Tetouan on the Mediterranean.

© INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE HALIEUTIQUE / INRH

Aujourd'hui, nous réaffirons une relation privilégiée et renouvelée, incarnée par la visite officielle du Président de la République, Emmanuel Macron, au Maroc les 14 et 15 juin 2017, premier déplacement à l'international après son élection. Le Roi Mohammed VI avait aussi choisi la France pour sa première visite d'Etat à l'étranger en mars 2000.

La Méditerranée est au cœur de l'amitié maritime franco-marocaine. La préserver et l'exploiter de manière durable, c'est la vocation de la Coalition pour une Méditerranée exemplaire d'ici 2030, lancée lors du *One Planet Summit* du 11 janvier 2021. Les pays ont rendez-vous en septembre 2021 à Marseille au Congrès mondial de la Nature de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature (UICN) pour l'adopter. J'espère que le Maroc, très actif et constructif pendant les discussions, sera à la table des signataires. L'accent doit être mis sur des projets concrets comme l'électrification des ports, une meilleure gestion des aires marines protégées ou de grands projets d'assainissement de l'eau.

Le débat doit être ouvert, avec l'ensemble des pays méditerranéens, pour porter des projets à la fois ambitieux et atteignable par tous.

Today, France and Morocco reaffirm a privileged and renewed relationship, as symbolized by the official visit of the President of the Republic, Emmanuel Macron, to Morocco on June 14 and 15, 2017, his first international visit following his election. King Mohammed VI also chose France for his first state visit abroad in March 2000.

The Mediterranean Sea is at the heart of the Franco-Moroccan maritime friendship. Preserving and exploiting it sustainably is the vocation of the Coalition for an exemplary Mediterranean by 2030, launched at the *One Planet Summit* on January 11, 2021. In September, participating nations will meet in Marseille at the World Conservation Congress of the International Union for Conservation of Nature (IUCN) to adopt the Coalition. I hope that Morocco, which has been very active and constructive during the discussions, will be among the signatories. Emphasis should be placed on concrete projects such as the electrification of ports, enhanced management of marine protected areas or major water purification projects.

The debate needs to be open, involving all the Mediterranean countries, to carry out projects both ambitious and achievable by all.

Je relève en particulier la pêche et l'aquaculture durable. La pêche reste l'un des piliers de l'économie marocaine. Le Maroc compte parmi le club restreint des Etats pêchant plus d'un million de tonnes de poissons par an. Si les prises ont baissé en 2020 avec la crise sanitaire, le Maroc reste le premier Etat pêcheur du continent Africain, avec des volumes qui dépassent ceux de l'Espagne ou de la France.

Je pense aussi au transport maritime vert. Il faut notamment mettre en place la zone ECAMED qui permettra de diminuer les pollutions du transport maritime ; le Maroc a été l'un des tout premiers Etat à s'engager avec nous dans la réflexion. Il faut aussi adopter les mesures de décarbonation à l'Organisation maritime internationale. Là encore, je salue l'engagement du Maroc à nos côtés sur la mise en œuvre des mesures de moyen et long terme.

Au sein de l'Union pour la Méditerranée (UpM), une communauté de l'économie bleue s'est constituée. La nouvelle déclaration adoptée en 2020 sur l'économie bleue a évolué

vers l'objectif de développement durable n°14, qui porte sur la conservation et sur l'exploitation durable des océans. L'Initiative Ouest-MED incarne cette communauté. Le Maroc et la France y sont partenaires : le Maroc a co-présidé l'Initiative en 2019 avec la France, puis en 2020 avec l'Italie.

Le Maroc est également membre actif du projet West MOPoCo, coordonné en France par le Secrétariat général de la Mer. Ce projet vise au renforcement de la lutte antipollution en Méditerranée occidentale, particulièrement dans les réponses d'urgence à apporter aux pollutions en mer par hydrocarbures.

J'en suis convaincue : la mer est une formidable voie d'avenir pour la jeunesse. Elle est pourvoyeuse de solutions, d'emplois, de nouvelles opportunités, en assurant le transfert de nombreuses activités de la terre vers la mer.

L'Ecole Royale Navale marocaine et l'Ecole Navale ont des relations étroites et de nombreux officiers marocains ont été formés à la base de Lanvéoc-Poulmic. Le dialogue des deux rives, après le Sommet des deux rives de Marseille de juin 2019, se poursuit aussi en ce sens avec les partenaires du «5+5», dont le Maroc.

La 14^e rencontre de Haut Niveau entre la France et le Maroc du 19 décembre 2019 a permis de consolider la coopération entre nos deux pays. Le Maroc est le premier bénéficiaire de l'Agence Française de Développement (AFD) avec 400 millions d'euros annuels. Plusieurs projets maritimes sont orientés sur la pêche durable et la redynamisation des ports, notamment le soutien au plan *Haliotis* pour la mise aux normes sanitaires des équipements de l'Office national des pêches (ONP) ou

I will notably underline the issues of fishing and sustainable aquaculture. Fishing remains one of the major components of the Moroccan economy. Morocco belongs to the narrow club of states catching more than 1 million tons of fish per year. Despite the fact that catches dropped in 2020 due to the pandemic, Morocco remains the leading fishing state on the African continent, with volumes that exceed those of Spain or France. I will also focus on sustainable maritime transport. For example, the ECAMED zone must be implemented to reduce pollution caused by maritime transport; Morocco was one of the first countries to join us in this reflection. We must also adopt decarbonization measures at the International Maritime Organization. Again, I welcome Morocco's commitment to our side in the adoption of medium and long-term measures. A blue economy community has emerged within the Union for the Mediterranean (UfM). The new statement adopted in 2020 on the blue economy evolved into Sustainable Development Goal 14, which focuses on the conservation and sustain-

able use of the oceans. The OuestMED Initiative symbolizes this community, in which Morocco and France are partners, with Morocco co-chairing the Initiative in 2019 with France, and in 2020 with Italy.

Morocco is also an active contributor to the West MOPoCo project, coordinated in France by the General Secretariat of the Sea. This initiative aims at reinforcing the fight against

pollution in the Western Mediterranean, notably in terms of emergency responses to oil pollution at sea.

I am deeply convinced that the sea is a formidable opportunity for the future of our youth. It provides solutions, jobs, and new challenges by allowing the transition of many activities from land to sea.

The Royal Moroccan Naval School and the French Naval School maintain close relations and many Moroccan officers have been trained at the Naval Base of Lanvéoc-Poulmic. Following the Summit of the Two Shores in Marseille in June 2019, the dialogue between the two sides is continuing in this respect with the partners of the "5+5", including Morocco.

The 14th High-Level Meeting between France and Morocco on December 19, 2019 allowed to consolidate cooperation between our two countries. With 400 million euros annually, Morocco is the first beneficiary of the French Development Agency (AFD). Several maritime initiatives are focused on sustainable fisheries and the rehabilitation of ports, including support for the *Haliotis* program for upgrading the equipment of the National Fisheries Office (ONP) to sanitary standards and financial support for the

« Le Maroc compte parmi le club restreint des Etats pêchant plus d'un million de tonnes de poissons par an. »

"Morocco belongs to the narrow club of states catching more than 1 million tons of fish per year."

Annick Girardin



Navires de pêche à Agadir.

Fishing boats in Agadir.

l'appui financier au programme d'investissement de l'Agence Nationale des Ports. L'ouverture récente de la ligne Marseille-Tanger a d'ailleurs renforcé le partenariat entre les ports de Marseille, premier port de France, et Tanger, premier port de conteneurs du Maroc. Assuré par la compagnie La Méditerranéenne, mêlant fret et passager, cette ligne offre une alternative pertinente au trafic routier et permet de désengorger le port d'Algésiras en Espagne.

Notons aussi l'excellence de la coopération entre le Shom (Service hydrographique et océanographique de la Marine) et la division hydrographique, océanographique et cartographique de la Marine royale. Ce partenariat a connu un développement important avec la collaboration sur la spécification et la recette des équipements du *Dar al Beida*, bâtiment hydro-océanographique livré en 2018 à la marine royale marocaine par le chantier Piriou.

Enfin, le Maroc et La France ont assuré la présidence partagée du forum méditerranéen des fonctions garde-côtes en 2018 (à Marseille) et 2019 (à Casablanca). Ainsi le Maroc s'illustre comme un référent régional pour l'Afrique de l'Ouest en matière de recherches et sauvetage maritimes.

L'océan est vaste, largement méconnu ; c'est un territoire d'exploration peu investi par l'homme. Le grand voyageur marocain Ibn Battuta, qui a parcouru 120 000 kilomètres au XIV^{ème} siècle, est une illustre figure de ces explorateurs intrépides qui ont toujours symbolisé le dépassement de soi, le courage et l'émerveillement face à la découverte de l'inconnu. Ils doivent encore nous inspirer : soyons animés d'une saine curiosité et faisons ensemble l'expérience enrichissante de la rencontre, de l'altérité et de la diversité !

investment program of the National Ports Agency. The recent opening of the Marseille/Tangier line reinforced the partnership between the ports of Marseille, France's leading port, and Tangier, Morocco's leading container port. Operated by the company La Méditerranéenne, combining freight and passengers, this new route is a relevant alternative to road traffic and contributes to reduce congestion in the Spanish port of Algeciras.

Let us also mention the outstanding cooperation between the Shom (Hydrographic and Oceanographic Service of the French Navy) and the hydrographic, oceanographic and cartographic division of the Royal Moroccan Navy. This partnership was further developed with the collaboration on the specification and commissioning of the installations of the *Dar al Beida*, a hydro-oceanographic vessel built by the Piriou shipyard and delivered to the Royal Moroccan Navy in 2018. Lastly, Morocco and France shared the chairmanship of the Mediterranean forum of coastguard operations in 2018 (in Marseille) and 2019 (in Casablanca), making Morocco a regional reference for West Africa in the field of maritime search and rescue.

The ocean is vast and largely unknown; it is a territory of exploration that remains relatively uninvested by man. The great Moroccan explorer Ibn Battuta, who travelled 120,000 kilometres in the 14th century, is an exemplary figure of these intrepid pioneers, symbols of self-surpassing, bravery, and capable of being amazed by the discovery of the unknown. They should still be a source of inspiration for us.

Let us together be curious enriching ourselves with the experience of meeting each other and diversity!

Entretien avec / Interview with **Virginijus Sinkevičius**,
Commissaire européen à l'environnement, aux océans et à la pêche
European Commissioner for the Environment, Ocean and Fisheries



© JENNIFER JACQUEMART

« Le Maroc et l'Union européenne partagent une ambition commune pour protéger la biodiversité marine. »

"Morocco and the European Union share a mutual ambition to protect marine biodiversity."

Propos recueillis par / Interview by **Bertrand de Lesquen**

L'Union européenne et le Maroc sont liés par un partenariat privilégié dans le domaine de la pêche. Quels sont la genèse et l'objet de cet accord ?

L'Accord de partenariat pour une pêche durable entre l'Union européenne (UE) et le Maroc existe depuis trente ans par le biais d'une série d'accords bilatéraux et de protocoles d'application – le premier datant de 1988, le plus récent du 18 juillet 2019 –, qui créent un partenariat de gouvernance avec le Maroc dans une politique sectorielle clé pour les deux parties. Ils s'inscrivent dans le cadre plus large de la politique de voisinage de l'UE. Cet *Accord de partenariat pour une pêche durable* contribue à la promotion de la bonne gouvernance des activités de pêche ainsi qu'à l'amélioration de l'économie marocaine en renforçant les relations bilatérales entre les deux parties dans le secteur maritime. Il permet aux navires de l'UE de pêcher tout en assurant une gestion durable des ressources naturelles. Il prévoit le financement d'un certain nombre de projets qui soutiennent le développement du secteur maritime marocain.

L'Union européenne et le Maroc ont pour objectif commun de préserver la biodiversité marine. Comment les deux partenaires assurent-ils la réalisation de cet objectif ?

Le Maroc et l'UE partagent une ambition commune pour protéger et améliorer la gestion de l'environnement et des ressources naturelles. Nous travaillons ensemble à des réponses appropriées en accord avec l'Agenda 2030 des Nations Unies

The European Union and Morocco are linked by a privileged partnership in the field of fisheries. What are the genesis and purpose of this agreement?

The *Sustainable Fisheries Partnership Agreement* between the European Union (UE) and Morocco has existed for thirty years, through a series of bilateral agreements and implementation protocols, the first dating from 1988, the most recent from July 18, 2019. These fisheries agreements create a governance partnership with Morocco in a key sectoral policy for both parties, and they fall within the broader framework of the EU's neighbourhood policy. The *Sustainable Fisheries Partnership Agreement* contributes to the promotion of good governance of fishing activities and to the Moroccan economy by strengthening the bilateral relations between Morocco and the European Union in the fishing and maritime sector. Its implementation provides fishing opportunities for EU vessels, while ensuring sustainable management of natural marine resources. The Agreement includes sectoral financial support targeting a number of projects, which are supporting the development of Morocco's maritime sector.

The European Union and Morocco have a common objective of preserving marine biodiversity. How do the two partners ensure that this is achieved?

Morocco and the EU share a mutual ambition to protect and improve the management of our environment and natural resources. This enables us to articulate and work together



Le Parlement européen à Strasbourg.

The European Parliament in Strasbourg.

et ses Objectifs de Développement Durable¹. A titre d'exemple, le Maroc est actuellement impliqué dans le projet AFRIMED, financé par le *Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche* (EMFF), qui vise à développer des actions innovantes de préservation et de conservation des forêts de macro-algues (*cystoseira*) endommagées ou dégradées.

Le Maroc et l'Union européenne travaillent ensemble sur les questions de biodiversité dans un certain nombre de forums régionaux. Nous participons activement à *l'Initiative pour le Développement d'une Economie Bleue en Méditerranée Occidentale* (initiative WestMed), dont le Maroc a assuré la coprésidence pendant la période 2019-2020. La préservation de la biodiversité au-delà de la seule conservation et restauration des habitats marins est l'une des priorités de l'initiative WestMed, depuis l'adoption en 2018 d'un cadre d'action et d'une feuille de route intergouvernementale.

En outre, nous travaillons en étroite collaboration au sein de *l'Union pour la Méditerranée* (UPM). Dans la déclaration ministérielle de l'UPM sur l'économie bleue durable adoptée en février 2021, l'UE et le Maroc se sont engagés à augmenter la surface des aires marines protégées dans leurs eaux respectives. Ce que les Etats membres de l'UE se sont déjà engagés à faire, dans le cadre de la *Stratégie Biodiversité 2030* de l'UE, à hauteur de 30% de leur zone économique exclusive.

¹ - En 2015, l'ONU a adopté l'Agenda 2030 qui comprend 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) à atteindre, à cet horizon, pour éradiquer la pauvreté, protéger la planète et garantir la prospérité pour tous.

on appropriate responses, in line with the United Nations' Agenda 2030 and its Sustainable Development Goals¹. For example, Morocco is currently involved in the AFRIMED project, funded by the European Maritime and Fisheries Fund (EMFF), a project, which aims to develop innovative preservation and conservation actions in order to restore damaged or degraded macroalgal forests (*cystoseira*).

Morocco and the EU work together on biodiversity concerns in a number of regional forums. We are both active participants in the Initiative for the Development of a Blue Economy in the West Mediterranean (WestMed Initiative), of which Morocco held the co-presidency during the period 2019-2020. Preserving biodiversity beyond just marine habitat conservation and restoration has been one of the priorities of the WestMed initiative, since the adoption in 2018 of the Framework for Action and the intergovernmental roadmap.

Moreover, we are working closely together within the Union for the Mediterranean (UfM). In the Union for the Mediterranean's Ministerial Declaration on sustainable blue economy adopted in February 2021, the EU and Morocco committed to increase the coverage of Marine Protected Areas in our waters. As part of the EU Biodiversity Strategy 2030, the EU Member States had already committed to protect 30% of their Exclusive Economic Zone.

¹ - In 2015, the UN adopted Agenda 2030, which includes 17 Sustainable Development Goals (SDGs) to be achieved by that date, mainly to eradicate poverty, protect the planet and ensure prosperity for all.

La Méditerranée est l'une des mers les plus polluées au monde. Quelles actions l'Union européenne et le Maroc entreprennent-ils pour lutter contre la pollution, en particulier la pollution plastique ?

Compte tenu de notre proximité géographique, nous devons coopérer pour lutter collectivement contre la pollution. La sécurité maritime et la lutte contre la pollution marine figurent parmi les dix priorités de l'initiative WestMed et de la feuille de route intergouvernementale adoptée en 2018. Le Maroc a également participé, par exemple, au projet WestMoPoCo², financé par l'UE, qui prépare la réponse à la pollution chimique. La déclaration ministérielle de l'Union pour la Méditerranée sur l'économie bleue durable, évoquée plus haut, comprend une série d'actions visant à réduire la pollution plastique et microplastique en Méditerranée auxquelles les secteurs de l'économie bleue des deux côtés de la Méditerranée, telles que le tourisme marin et côtier, la pêche et l'aquaculture, doivent prendre leur part. Nous devons également réduire les pertes de nutriments en mer, nous pencher sur l'utilisation des produits chimiques et les risques qu'ils présentent, et mettre en place un système de gestion des déchets. Actuellement, l'UE travaille avec ses homologues marocains dans le cadre de l'initiative pilote BlueMed pour une « mer Méditerranée saine et sans plastique ». Cette dernière consiste à recenser et à évaluer les mesures en vigueur dans les pays méditerranéens, membres ou non de l'UE, concernant la pollution plastique afin de promouvoir la diffusion de pratiques exemplaires, la recherche et l'innovation, et des initiatives dans les domaines de la communication et de l'éducation. Le Maroc est également impliqué dans différents projets régionaux sur l'impact de la pollution plastique et les alternatives aux sacs plastiques à usage unique mais aussi sur le développement de modèles économiques engageant les associations et les industries de recyclage des plastiques. Enfin, le Maroc est l'un des huit pays méditerranéens à avoir rejoint l'initiative *SwitchMed*, financée par l'UE, qui vise à stimuler la création d'un plus grand nombre d'entreprises et d'emplois de qualité, tout en réduisant l'empreinte environnementale des activités économiques existantes dans le sud de la Méditerranée. La deuxième phase (*SwitchMed II*) s'appuiera sur les résultats de la première, afin de soutenir et d'intensifier la transition vers des pratiques de consommation et de production durables.

2 - Le projet de coopération en matière de pollution marine par les hydrocarbures et les substances hautement nocives dans la région de la Méditerranée occidentale (West MOPoCo) aide l'Algérie, l'Espagne, la France, l'Italie, Malte, le Maroc et la Tunisie, en collaboration avec Monaco, à renforcer leur coopération dans la préparation et la lutte contre ces pollutions.

The Mediterranean is one of the most polluted seas in the world. What actions are the European Union and Morocco taking to combat pollution, particularly plastic pollution?

Given our close proximity, cooperation is an essential component of our shared fight against pollution. Maritime safety and the fight against marine pollution are among the 10 agreed priorities under the WestMed Initiative's Framework for Action and the intergovernmental roadmap adopted in 2018. Morocco has also participated, for example in the WestMoPoCo project², financed by the EU, which is focused on preparedness for responding to chemical spills. The recent Union for the Mediterranean Ministerial Declaration on Sustainable Blue Economy, to which we are both signatories, includes a series of actions to reduce plastic and micro-plastic pollution in the Mediterranean. Blue economy activities on both sides of the Mediterranean, such as marine and coastal tourism, fisheries and aquaculture, must play their part in this. We also need to reduce nutrient loss

into the sea, address the use of and risks from chemical pesticides, and collect and recycle fishing gear made from plastic.

At present, the EU is working with our Moroccan counterparts in the framework of the BLUE-MED pilot initiative for a 'healthy, plastic-free Mediterranean Sea'. This pilot action involves mapping and assessing actions in place in Mediterranean countries – both EU and non-EU – relating to marine plastic pollution so as to promote the circulation of good practices and Research & Innovation actions, as well communication and education actions. Morocco is also involved in different regional projects on the impacts of plastic pollution and alternatives to single use plastic bags, as well as on developing business models engaging plastics recycling associations and industries.

Additionally, Morocco is one of eight Mediterranean countries joining the *SwitchMed* Initiative, an initiative funded by the EU, which aims to stimulate the creation of greater business and good-quality employment opportunities, while reducing the environmental footprint of existing economic activities in the Southern Mediterranean. The second phase (*SwitchMed II*) will build upon the results of the first phase, in order to further support and scale up the transition towards sustainable consumption and production practices.

2 - The Project *Western Mediterranean Region Marine Oil and Highly Noxious Substances Pollution Cooperation* (West MOPoCo) supports Algeria, France, Italy, Malta, Morocco, Spain and Tunisia in collaboration with Monaco in strengthening their cooperation in the field of preparedness for and response to these pollutions.

« Compte tenu de notre proximité géographique, nous devons coopérer pour lutter collectivement contre la pollution. »

"Given our close proximity, cooperation is an essential component of our shared fight against pollution."

Virginijus Sinkevičius



Comment se présente la coopération entre l'Union européenne et le Maroc dans le domaine des énergies marines renouvelables ?

L'UE a adopté une stratégie ambitieuse en matière d'énergies renouvelables en mer avec l'ambition de multiplier par cinq leur capacité d'ici 2030 et par trente d'ici 2050. Si à ce jour, la plupart des projets ont été développés en mer du Nord, les nouvelles technologies laissent entrevoir un potentiel de développement dans d'autres régions. L'UE souhaite coopérer avec le Maroc dans ce domaine compte tenu de son fort potentiel sur ses côtes méditerranéennes et atlantiques.

L'Union européenne et le Maroc ont signé, en décembre 2020, un accord renforçant l'implication du Maroc dans l'Alliance de recherche sur l'océan Atlantique (AROA). En quoi consiste cet accord et quels en sont les enjeux ?

Le 8 décembre 2020, la Commission européenne et le ministère marocain de l'Éducation nationale, de la Formation professionnelle, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique ont signé un arrangement sur la coopération en matière de recherche et d'innovation marines, sur la base d'un accord préexistant entre l'UE et le Maroc en matière de science et de technologie. Nous reconnaissons tous deux le rôle clé que jouent les océans dans le développement des économies nationales et régionales, dans la réalisation des objectifs de développement durable des Nations unies, dans la lutte contre le changement climatique, pour la biodiversité et la sécurité alimentaire.

« Le Maroc est impliqué dans différents projets régionaux sur l'impact de la pollution plastique. »

"Morocco is involved in different regional projects on the impacts of plastic pollution."

Virginijus Sinkevičius

What is the state of cooperation between the European Union and Morocco in the field of renewable marine energy?

The EU has adopted an ambitious strategy for offshore renewable energy with the ambition to multiply the capacity for offshore renewable energy five-fold by 2030 and 30-fold by 2050. While to date, most marine renewable energy projects (primarily offshore wind farms) have been developed in the North Sea, new technologies are opening ways for the development of offshore energy in other areas. The EU is keen to cooperate with Morocco on the development of marine renewable energy for our mutual benefit, given Morocco also has great offshore renewable potential on both its Mediterranean and Atlantic coasts.

«L'Union européenne souhaite coopérer avec le Maroc dans le domaine des énergies marines renouvelables.»

"The European Union is keen to cooperate with Morocco on the development of marine renewable energy."

Virginijus Sinkevičius

Grâce à cet arrangement signé en 2020, l'UE et le Maroc entendent encourager une coopération mutuellement bénéfique dans des domaines clés d'intérêt commun comme la variabilité du climat et les approches écosystémiques, les processus d'observation, de prévision et de surveillance des océans, la sécurité alimentaire, la gestion des pêches, l'aquaculture et la biodiversité, les technologies océaniques et la pollution marine.

Cette coopération peut prendre de nombreuses autres formes comme l'organisation conjointe d'ateliers et de conférences, le développement de réseaux scientifiques et citoyens, la promotion de l'engagement citoyen ainsi que la participation à des activités conjointes de recherche ou d'engagement des parties prenantes.

La principale plateforme de coopération en matière de recherche et d'innovation dans l'Atlantique est l'*Alliance de recherche sur l'océan Atlantique*³, qui réunit les signataires de la déclaration de Galway (Union européenne, Etats-Unis, Canada) et de la déclaration de Belém (Union européenne, Afrique du Sud et Brésil), ainsi que tous les autres pays riverains de l'océan Atlantique, notamment le Cap Vert, l'Argentine, et désormais le Maroc grâce à ce récent arrangement. Toutefois, notre coopération ne se limite pas au bassin atlantique mais s'étend également à la mer Méditerranée, notamment par le biais du partenariat BlueMed.

Cet arrangement a déjà produit plusieurs résultats comme la participation du Pr. Saaid Amzazi, ministre de l'Éducation nationale, de la Formation professionnelle, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche scientifique, à la *Conférence ministérielle de haut niveau et des parties prenantes de l'Atlantique 2021*, mais aussi la contribution active de jeunes ambassadeurs du Maroc, d'Europe et d'autres pays de l'Atlantique à l'organisation d'une étape de l'expédition Tara "Mission Microbiome" au Maroc. Cet arrangement a enfin permis aux scientifiques marocains d'être pleinement associés aux nombreuses activités de l'Alliance atlantique de recherche océanique. ■

3 - Implique des pays des deux côtés de l'océan Atlantique désireux de renforcer leur coopération en matière de recherche et d'innovation marines le long et à travers l'Atlantique, de l'Arctique à l'Antarctique.

The European Union and Morocco signed an agreement in December 2020, strengthening the involvement of Morocco in the Atlantic Ocean Research Alliance (AROA). What is this agreement and what is at stake?

On 8 December 2020, the European Commission and the Moroccan Ministry of National Education, Vocational Training, Higher Education and Scientific Research signed an administrative arrangement on marine research and innovation cooperation, which has its legal basis in the existing EU-Morocco Science and Technology Agreement. We both recognise the key role that the oceans play in developing national and regional economies, achieving the UN Sustainable Development Goals (SDGs) and addressing climate change, biodiversity and food security.

With this administrative arrangement, the EU and Morocco will encourage cooperation to our mutual benefit in key common areas of interest such as climate variability and ecosystem approaches; ocean observation, forecasting and monitoring processes; food security, fisheries management, aquaculture, and biodiversity; ocean technology; and marine pollution.

This cooperation may take many forms, including joint organisation of workshops and conferences, the development of scientific and citizens' networks, the promotion of citizen engagement, and participation in joint researchers or stakeholder engagement activities, among others.

The main platform for Research & Innovation cooperation in the Atlantic is the All-Atlantic Ocean Research Alliance³, which brings together the signatories of the Galway Statement (EU, USA and Canada) and the Belém Statement (EU, South Africa and Brazil), as well as all the other countries bordering the Atlantic Ocean, in particular Cabo Verde, Argentina, and now Morocco thanks to this recent administrative arrangement. However, our cooperation is not limited to the Atlantic basin but also includes the Mediterranean Sea, notably through the Blue-Med partnership.

The administrative arrangement has already led to several results such as the participation of Minister Saaid Amzazi, Minister of National Education, Vocational Training, Higher Education and Scientific Research, in the All-Atlantic 2021 Ministerial High-Level & Stakeholder Conference, as well as the active contribution of Youth Ambassadors from Morocco, Europe and other Atlantic countries in the event and in the planning of a leg of the Tara "Mission Microbiome" expedition in Morocco. It also opened the door for Moroccan scientists to become fully associated in the many different ongoing activities of the All Atlantic Ocean Research Alliance. ■

3 - Involves countries on both sides of the Atlantic Ocean interested in strengthening their cooperation in marine research and innovation along and across the Atlantic, from the Arctic to the Antarctic.

ABONNEZ-VOUS À / SUBSCRIBE TO

MARINE & Océans

Abonnement et paiement sécurisé en ligne sur :
Subscription and secure online payment on:

www.marine-oceans.com

www.marine-oceans.com/en/

4 NUMÉROS / AN

Version papier : 40 euros
(hors frais de port)

Version numérique : 24 euros

4 ISSUES / YEAR

Print version: 40 euros
(excluding postage)

Digital version: 24 euros



Le littoral marocain s'étire sur 500 km côté méditerranéen et 3 000 km côté Atlantique, de part et d'autre du détroit de Gibraltar. Large de 14 km, profond d'environ 1 000 mètres, celui-ci voit passer environ 100 000 navires chaque année. En 2003, le Maroc et l'Espagne ont signé un accord pour l'étude d'un tunnel ferroviaire permettant de le franchir sous la mer.

Cette image originale du détroit de Gibraltar est issue du modèle de prévision océanique global de *Mercator Ocean International* (MOi). Nourri par les observations spatiales et en mer, il donne ici la température de surface sur le détroit à la date du 24 juillet 2021.

Les systèmes et les modèles numériques opérés par *Mercator Ocean International* décrivent, analysent et prédisent les états physiques et biochimiques de l'océan à tout moment, que ce soit à l'échelle mondiale ou pour une zone spécifique. Depuis 2015, MOi opère le *Copernicus Marine Service* de l'Union Européenne (UE).

Engagé dans la coopération entre l'Union Africaine et l'UE, notamment dans l'initiative «GMES and Africa», *Mercator Ocean International* travaille également depuis des années avec des institutions marocaines de premier plan comme le *Centre royal de télédétection spatiale* (CRTS) et l'*Institut national de recherche halieutique* (INRH).

The Moroccan coastline stretches over 500 km on the Mediterranean side and 3,000 km on the Atlantic side on either side of the Strait of Gibraltar.

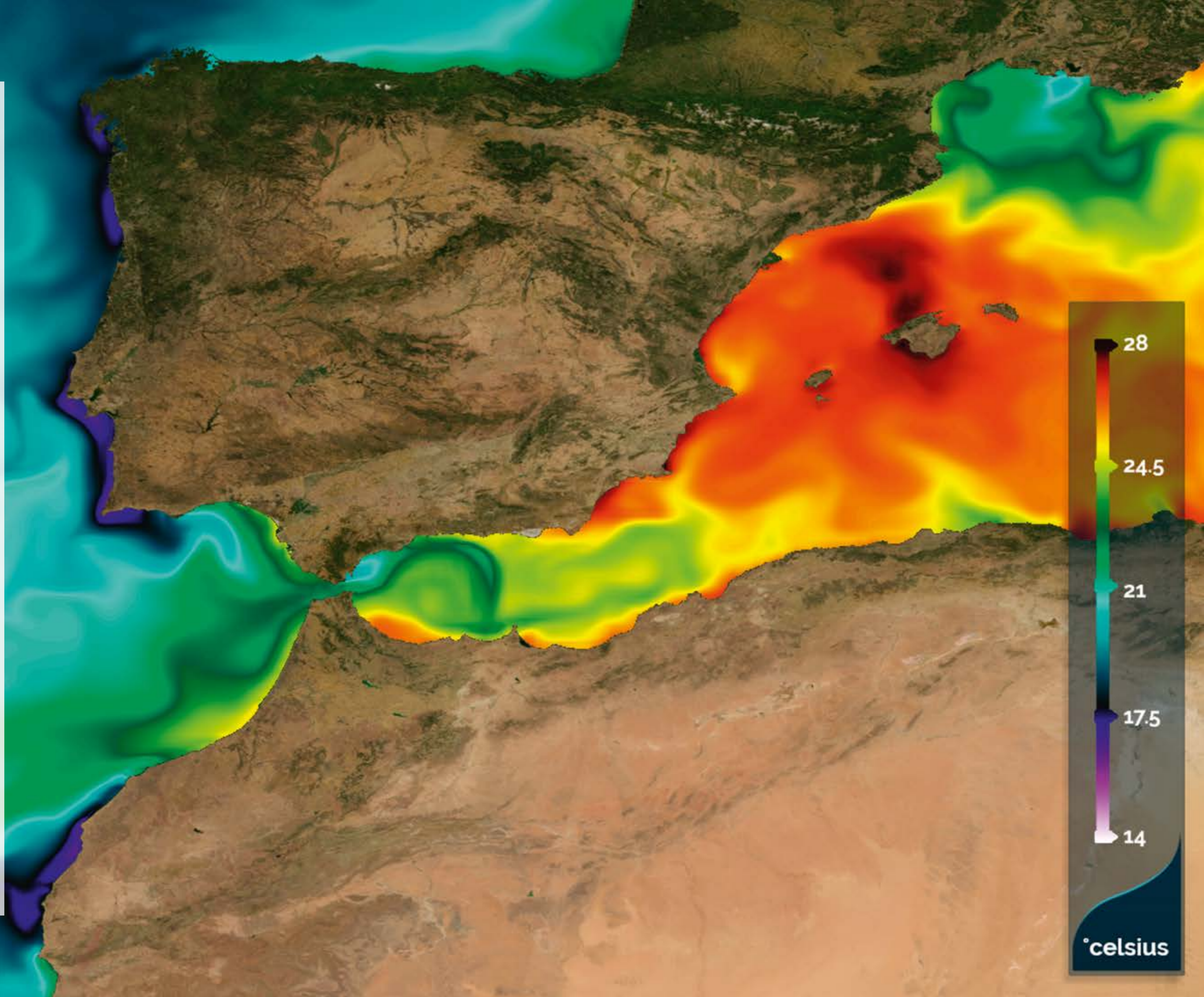
The Strait is 14 km wide and about 1,000 metres deep and sees some 100,000 ships pass through each year. In 2003, Morocco and Spain signed an agreement to study the possibility of an underground railway link between the two sides.

This original image of the Strait of Gibraltar is from the *Mercator Ocean International* (MOi) global ocean forecasting model. The model uses space and sea observations and is seen here providing the surface temperature over the Strait on July 24, 2021.

The systems and digital models operated by *Mercator Ocean International* describe, analyse, and predict the physical and biochemical states of the ocean at any given time, either on a global scale or for a specific area. Since 2015, MOi has been operating the European Union's Copernicus Marine Service.

Engaged in the cooperation between the African Union and the European Union, notably through the "GMES and Africa" initiative, MOi has also been working for several years with leading Moroccan institutions such as the *Royal Centre for Remote Sensing* (CRTS) and the *National Fisheries Research Institute* (INRH).

PHOTO : EU COPERNICUS MARINE SERVICE





Le détroit de Gibraltar, espace stratégique pour le Maroc

The Strait of Gibraltar, a strategic space for Morocco

Par/By **Taoufik Marrakchi**, Docteur en droit public* / Doctor in Public Law*

«*Quiconque est maître de la mer a un grand pouvoir sur terre*». Cette citation du Chevalier de Razilly, inspirateur du cardinal de Richelieu¹, nous rappelle que la puissance d'un Etat et son influence internationale sont tributaires de sa vocation maritime² ou plus précisément de sa capacité d'action en mer. Disposant de deux façades maritimes longues de 3500 kilomètres situées de part et d'autre du détroit de Gibraltar, d'une zone économique exclusive d'environ 1,2 million de Km² et de 14 ports ouverts au commerce extérieur, le Royaume du Maroc a une vocation profondément maritime. Deuxième point de passage au monde après le canal franco-britannique de la Manche, le détroit de Gibraltar fait du Royaume un carrefour stratégique qui lui a valu d'être surnommé par les Américains, lors de la seconde guerre mondiale, «le porte-avion Maroc». Les Etats-Unis contrôlaient alors le détroit, seule voie maritime leur permettant d'acheminer leurs forces et la logistique de guerre à l'Est de la Méditerranée, dans l'éventualité d'un engagement militaire au Moyen-Orient³). Sa position à l'entrée du détroit confère, de fait, au Maroc des responsabilités importantes dans la région euro-méditerranéenne et au-delà. Par ailleurs, tenant compte de ses intérêts maritimes et des menaces, des risques et des défis émergents⁴, le Maroc considère que

1 - Isaac de Razilly (1587-1635), officier de la marine royale française, engagé contre les Anglais et dans plusieurs campagnes contre les corsaires marocains. Auteur pour le cardinal de Richelieu du «Rapport Razilly» sur les colonies d'Amérique du Nord.

2 - Source : <https://www.cairn.info/revue-strategique-2008-1-page-101.htm>

3 - *Foreign Relations of United-States (FRUS)*, vol. V, 1947, «The Pentagon talks of 1947», p. 531.

4 - Terrorisme, narcotraffic, émigration clandestine et autres activités illicites.

«*He who masters the sea has great power over Earth*». This quote by Chevalier de Razilly, who inspired Cardinal Richelieu¹, is a reminder that a State's power and international influence is contingent on its maritime vocation², or in other words its capacity for action at sea. With two seaboard stretching 3,500 km across both sides of the Strait of Gibraltar, an exclusive economic zone of around 1.2 million km² with 14 ports open to outside trade, the Kingdom of Morocco has a deeply maritime vocation.

As the world's second most important transit point after the Franco-British Channel, the Strait of Gibraltar makes the Kingdom a strategic intersection. It was nicknamed "the Morocco aircraft carrier" by the Americans during the Second World War when the United States controlled the strait - their only maritime route for moving their troops and wartime supplies to the east of the Mediterranean in case of military engagement with the Middle East³. Morocco's position at the entry point of the strait has given it key responsibilities in the euro-Mediterranean region and beyond. Furthermore, given its maritime interests and threats, emergent risks and challenges⁴, Morocco hinges its economic growth and security on its ability to secure and develop its seaboard flanking the strait.

1 - Isaac de Razilly (1587-1635), an officer of the French Royal Navy, fought against the English and in numerous campaigns against Moroccan corsairs. Author of Cardinal de Richelieu's "Rapport Razilly" on the colonies of North America.

2 - Source : <https://www.cairn.info/revue-strategique-2008-1-page-101.htm>

3 - *Foreign Relations of United-States (FRUS)*, vol. V, 1947, "The Pentagon talks of 1947", p. 531.

4 - Terrorism, drug trafficking, illegal immigration and other unlawful activities.

* Taoufik Marrakchi est colonel major (E/R) des Forces armées royales marocaines. Diplômé de l'Académie militaire royale de Meknès, de l'Ecole militaire de Kénitra et de l'Ecole de Guerre de Paris, il enseigne la géopolitique, la stratégie, la sécurité et la défense ainsi que l'histoire des crises et des conflits contemporains. / Taoufik Marrakchi is a Colonel Major retired of the Moroccan Royal Armed forces. As a graduate of the Meknes Royal Military Academy, of the Military School of Kenitra and of the War School (Ecole de Guerre) de Paris, he teach geopolitics, strategy, security and defence, as well as the history of crises and contemporary conflicts.



Navire franchissant le détroit de Gibraltar vers la Méditerranée. A l'arrière plan, la côte marocaine.
Ship crossing the Strait of Gibraltar towards the Mediterranean. In the background, the Moroccan coast.

son essor économique et sa sécurité dépendent, en grande partie, des efforts de valorisation et de sécurisation de ses façades maritimes, dont le détroit constitue la pièce maîtresse.

UNE ZONE DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET COMMERCIAL

Pour saisir les opportunités économiques que lui offre cet emplacement stratégique par rapport à l'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest, la Méditerranée et l'Europe, le Maroc a entrepris, ces vingt dernières années, un programme de développement économique, industriel, culturel, social et structurel de la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima. Cet ambitieux programme a valu à la région de maintenir un rythme de croissance soutenu et de devenir le deuxième pôle industriel du Maroc après le Grand Casablanca, et la première porte du continent africain vers l'Europe et le monde. Parmi les projets structurants de ce programme figure le port de Tanger Med devenu, au terme de treize ans d'exploitation (2007-2020), le plus grand port à conteneurs en Afrique et en Méditerranée. Connecté à près de 180 ports dans le monde, Tanger Med peut traiter 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700.000 camions et un million de véhicules. A cela s'ajoute une zone spéciale de développement (ZSD) d'une surface de 600 km², contenant toutes les zones franches du projet comme la *Zone industrielle* qui regroupe des entreprises étrangères de renom tels que Renault, Snop, GMD, Bamesa, Delphi, Yazaki, Sews, Saint-Gobain et plus récemment PSA Peugeot Citroën. Avec la réalisation de Tanger Med, le Maroc visait un double ob-

«*Sa position à l'entrée du détroit confère au Maroc des responsabilités importantes dans la région euro-méditerranéenne et au-delà.*»

"Morocco's position at the entry point of the strait has given it key responsibilities in the euro-Mediterranean region and beyond."

Taoufik Marrakchi

INDUSTRIAL AND COMMERCIAL DEVELOPMENT

Over the last 20 years, Morocco has undertaken a programme dedicated to the economic, industrial, cultural, social and structural development of the Tanger-Tetouan-Al Hoceima region, so as to fully harness its strategic position in relation to North Africa, West Africa, the Mediterranean and Europe. The ambitious programme has generated strong and steady growth in the region, which is now Morocco's second biggest industrial hub after Greater Casablanca, and the front door of the African continent to Europe and the world. One of the defining projects of the programme is the Tanger Med port. After 13 years in operation (2007-2020),

jectif : tout d'abord, rendre cette région attractive pour la mise en place d'une économie logistique au service d'activités liées à l'assemblage, au conditionnement et au stockage des marchandises transitant par le détroit ; accompagner ensuite la montée en puissance des métiers à vocation mondiale du Royaume dont l'automobile constitue aujourd'hui le premier secteur d'exportation avec une croissance annuelle à deux chiffres qui le hisse au rang de premier producteur de véhicules en Afrique. Tanger Med a également permis d'asseoir la politique de proximité du Maroc avec les pays africains en multipliant les échanges avec les ports de Mauritanie, du Sénégal, de la Côte d'Ivoire ou encore du Ghana. Tanger Med symbolise enfin et surtout la réussite de la réforme du système portuaire marocain engagée en 2005 pour renforcer sa compétitivité. Cette réforme s'est ajoutée aux stratégies sectorielles menées par le Maroc depuis 2000 pour la modernisation de son appareil productif, le renforcement de ses performances et de sa résilience. Produits de cette transformation, les chantiers structurants réalisés dans le cadre du plan *Halieutis*⁵, du plan *Azur*⁶, de la *Stratégie logistique et portuaire 2030*⁷ ou encore de la *Politique maritime intégrée* ont contribué, en vingt ans, à doubler le PIB du Royaume, à réduire de moitié son taux de pauvreté et à lutter contre les facteurs d'insécurité au niveau du détroit de Gibraltar et de ses abords.

UN ESPACE DE PRÉVENTION ET DE PROTECTION

Soucieux des risques, des défis et des menaces pouvant découler des fléaux de l'émigration clandestine, du terrorisme, du narcotrafic, de la pêche illégale et d'autres facteurs d'insécurité, le Maroc œuvre pour le renforcement de la sécurité dans ses espaces maritimes. Le Royaume, tout en conduisant sur le plan bilatéral, régional et multilatéral, une étroite coopération avec ses voisins et partenaires traditionnels, a ainsi mis en place, de part et d'autre du détroit de Gibraltar, un important dispositif de surveillance et de protection pour juguler ces menaces. Ce dispositif intègre l'ensemble des corps de sécurité du Royaume et repose sur une stratégie de sécurité globale placée sous le signe de la prévention. Il s'étend de la ville d'Asilah sur l'Atlantique jusqu'à la localité de Saïdia, frontière maritime Est du pays sur la Méditerranée. Doté d'un budget annuel de 200 millions d'euros⁸, il mobilise aujourd'hui un effectif de 24 000 hommes issus de toutes les forces de sécurité du Royaume. Il est composé essentiellement de postes de contrôle fixes tout le long des côtes, de patrouilles mobiles renforcées par des équipes cynophiles, de caméras de vision nocturne, de moyens d'observation et

5 - Le Plan *Halieutis*, lancé en 2009, vise le développement d'une nouvelle dynamique dans le secteur de la pêche.

6 - Le Plan *Azur* a été adopté en 2013 pour créer des structures hôtelières respectant les normes de développement durable.

7 - Source : <https://www.anp.org.ma/Publications/Pages/Strategieportuaire.aspx>

8 - Source : <http://fr.le360.ma/politique/ce-que-coute-au-maroc-la-lutte-contre-les-migrants-qui-veulent-rejoindre-leurope-108735>

Le célèbre phare du cap Spartel, à environ 14 km à l'ouest de Tanger, entré en service en 1864. Le Maroc dispose aujourd'hui, de part et d'autre du détroit de Gibraltar, d'un important dispositif d'observation et de surveillance de son espace maritime.

The famous Cape Spartel lighthouse, about 14 km west of Tangier, which began operating in 1864. Today, Morocco has a major observation and surveillance system of its maritime space, on both sides of the Strait of Gibraltar.



« Le Maroc œuvre pour le renforcement de la sécurité dans ses espaces maritimes. »

"Morocco works to bolster the security of its maritime areas."

Taoufik Marrakchi

it is now the biggest container port in Africa and the Mediterranean. Tanger Med connects to 180 ports around the world, and has a handling capacity of 9 million containers, 7 million containers, 700,000 trucks and one million vehicles. In addition, it falls within a 600 km² special development area comprising all of the project's free-trade zones, such as the industrial zone for renowned foreign companies like Renault, Snop, GMD, Bamesa, Delphi, Yazaki, Sews, Saint-Gobain, and more recently PSA Peugeot Citroën. Morocco built Tanger Med with two goals in mind. First, to make the region an attractive location for a logistics economy for assembling, packaging and storing goods transiting through the strait. And second, to boost the development

de localisation. A cela, s'ajoute une chaîne sémaphorique dotée de moyens de détection et de communication lui permettant d'être en liaison permanente avec des vedettes en mer ou en alerte à quai, prêtes à être dirigées sur des cibles suspectes. En matière de lutte contre l'émigration clandestine, le Maroc constitue, en quelque sorte, le premier « rempart » de l'Union européenne face aux flux migratoires venus du sud, dont le principal point de passage reste le détroit de Gibraltar. Dans le cadre des missions quotidiennes de prévention et de protection qui leurs sont dévolues, les forces de sécurité du Royaume ont réussi à faire avorter 88 761 tentatives d'émigration clandestine vers l'Espagne, à démanteler 229 réseaux de passeurs et à porter secours avec les gardes-côtes à 29 715 migrants⁹. Selon Pedro Sanchez, chef du gouvernement espagnol, « grâce aux efforts du Maroc, le nombre de migrants clandestins a diminué de 33 % au premier semestre de 2019, et ce pour la première fois depuis 2013 »¹⁰. Il va sans dire qu'en assurant au quotidien cette charge et cet effort de police, le Maroc fait face à ses responsabilités, mais il le fait aussi au bénéfice de l'Espagne et des autres pays de l'Union européenne.

9 - Alexandre Depon, « Géopolitique du détroit de Gibraltar. Chiffres, migrations, économie », in *Mont des lettres*, 10 mars 2020.

10 - Source : <https://fr.le360.ma/societe/lutte-contre-la-migration-clandestine>.

of the Kingdom's global industries, such as automotive — Morocco's biggest export sector with double-digit annual growth, making it as Africa's leading vehicle manufacturer. Tanger Med also led Morocco's community policy with African countries by multiplying trade with the ports of Mauritania, Senegal, Côte d'Ivoire and Ghana. But more than anything, Tanger Med symbolises the success of Morocco's 2005 reform to make its ports system more competitive. The reform followed on from Morocco's sector-based strategies engaged in 2000 to modernise its output capacity, and strengthen its performance and resilience. In 20 years, the outcomes of this transformation — the defining projects carried out under the *Halieutis* plan⁵, the *Azur* plan⁶, the *Logistics and Ports Strategy for 2030*⁷ and the *Integrated Maritime Policy* — have helped to double Morocco's GDP, halve its poverty rate, and overcome threats to its security in the Strait of Gibraltar and surrounds.

PREVENTION AND PROTECTION

To contend with the potential risks, challenges and threats arising from illegal immigration, terrorism, drug trafficking, illegal fishing and other forms of insecurity, Morocco works to bolster the security of its maritime areas. Through close bilateral, regional and multilateral cooperation with its neighbours and natural partners, the Kingdom implemented a major surveillance mechanism on both sides of the Strait of Gibraltar to thwart these threats. The mechanism includes all of Morocco's security forces, and follows a prevention-based global strategy. Its scope extends from the city of Asilah on the Atlantic seaboard to the town of Saïdia on the Mediterranean, on the country's eastern seaboard. It has an annual budget of 200 million euros⁸, and currently has a total of 24,000 men from across the Kingdom's security forces. The mechanism is essentially made up of fixed checkpoints along the coast, mobile patrols reinforced by canine units, night vision cameras, and observation and geolocation equipment. There is also a network of signalling stations equipped with monitoring and communication equipment to maintain permanent contact with patrol boats at sea or in port on standby, ready for deployment to suspicious targets. As for the fight against illegal immigration, Morocco is in some ways the European Union's primary "rampart" of northbound migratory flows, the main transit point of which is the Strait of Gibraltar. In the performance of the daily prevention and protection duties allotted to them, the Kingdom's security forces have successfully stopped 88,761 illegal immigration attempts into Spain, dismantled 229 smuggler networks, and its

5 - Launched in 2009, the objective of the *Halieutis* Plan is to develop and give fresh momentum to the fishing sector.

6 - The *Azur* plan was adopted in 2013 to build hotels that comply with sustainable development standards.

7 - Source : <https://www.anp.org.ma/Publications/Pages/Strategieportuaire.aspx>

8 - Source : <http://fr.le360.ma/politique/ce-que-coute-au-maroc-la-lutte-contre-les-migrants-qui-veulent-rejoindre-leurope-108735>

TERRORISME, SÉCURITÉ MARITIME ET POLLUTION

Outre l'émigration clandestine, le Maroc participe également à la lutte contre le terrorisme en mer. En effet, eu égard à l'importance du trafic dans le détroit, toute atteinte à la liberté de circulation dans cette voie maritime stratégique aurait indubitablement des conséquences sur le commerce international. Le Royaume a ainsi procédé à la certification de ses ports pour assurer une meilleure protection des navires et des installations portuaires en adoptant le code ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) qui fixe les modalités et les normes de l'Organi-

« *Le Maroc contribue à l'amélioration de la sécurité du trafic maritime au niveau du détroit à travers le Centre de surveillance du trafic maritime de Tanger.* »

"Morocco contributes to the improvement of maritime traffic security in the strait via the Tangier Maritime Traffic Surveillance Centre."

Taoufik Marrakchi

sation Maritime Internationale. Il a également fait participer la Marine royale, à partir de 2008, à l'opération *Active Endeavour* lancée par l'OTAN en Méditerranée au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, pour la recherche et la neutralisation des groupes terroristes et des armes de destruction massive. La stabilité et la paix dans cette région périphérique de l'Europe sont, de fait, d'une importance capitale pour l'OTAN. Cela découle du changement de statut de cette région qui a évolué d'un espace de confrontation stratégique et idéologique entre l'Est et l'Ouest à une zone de fracture Nord-Sud, productrice de ce que l'Occident considère comme des menaces (extrémisme, terrorisme, drogue, immigration...) à l'encontre de sa sécurité et de ses intérêts, et qu'il convient de « contrôler et de stabiliser. » *Active Endeavour* a permis de protéger l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde, en soumettant, en 15 ans, plus de 128 000 navires marchands à un contrôle¹¹. Le Maroc contribue également à l'amélioration de la sécurité du trafic maritime au niveau du détroit à travers le *Centre de surveillance du trafic maritime* de Tanger inauguré le 11 décembre 2010 par Sa Majesté le roi Mohammed VI. Couramment appelé « *Tanger Traffic* », ce centre fournit au Maroc une vision de ses approches maritimes et l'aide à remplir ses obligations en sa qualité d'État côtier. Mandaté par l'Organi-

11 - Chiffre fourni par la revue *Cols Bleus* de la Marine nationale française, le 8 février 2018, in <http://www.colsbleus.fr/articles/10382>. *Active Endeavour* a laissé place, en octobre 2016, à l'opération de sécurité maritime *Sea Guardian*. Aujourd'hui, l'OTAN maintient en Méditerranée une force navale permanente composée de deux groupes - SNMG1 et SNMG2 - (Standing NATO Maritime Group) - pour des activités de défense collective, de gestion de crise, de sécurité coopérative et de sûreté maritime.



Inauguration le 11 décembre 2010, par le Roi Mohammed VI, du Centre de surveillance du trafic maritime de Tanger.
Inauguration on December 11, 2010, by King Mohammed VI, of the Tangier Maritime Traffic Surveillance Center

coast guard has rescued 29,715 migrants⁹. In the words of Spain's Prime Minister Pedro Sánchez, "thanks to the efforts of Morocco in the fight against migration, the number of illegal migrants has decreased by 33% in the first half of 2019, for the first time since 2013"¹⁰. By carrying out such policing efforts, Morocco is fulfilling its responsibilities, which also benefit Spain and other countries of the European Union.

TERRORISM, MARITIME SECURITY AND POLLUTION

In addition to combating illegal immigration, Morocco is involved in the fight against terrorism at sea. Indeed, the sheer volume of traffic in the strait means that the slightest attack on the freedom of movement in this strategic maritime route would most certainly be detrimental to international trade. Therefore, to better protect ships and port facilities, the Kingdom took measures to certify its ports by adopting the International Ship and Port Facility Security (ISPS) code that sets out the requirements and standards of the International Maritime Organization. From 2008, it also deployed its Royal Navy to take part in Operation *Active Endeavour*, which was launched by NATO in the wake of the September 11 attacks to search and neutralise terrorist groups and weapons of mass destruction. For NATO, the

9 - Alexandre Depon, "Géopolitique du détroit de Gibraltar. Chiffres, migrations, économie", in *Mont des lettres*, 10 March 2020.

10 - Source: <http://dailymorocco.com/fight-against-illegal-migration-morocco-first-class/>.

sation Maritime Internationale en qualité de « Service de Trafic Maritime Côtier » avec compte rendu obligatoire des navires, ce centre fonctionne en continu 24H/24 et 7j/7 pour offrir des services de trafic maritime (STM) en langue anglaise à l'intention des usagers du détroit. Enfin, pour faire face aux risques avérés d'atteinte à l'environnement, à l'économie et à la biodiversité de son espace maritime en raison de la densité du trafic dans le détroit de Gibraltar, le Maroc a adopté un *Plan d'urgence nationale de lutte contre la pollution marine accidentelle*. Celui-ci est mis en œuvre par trois institutions : le département de l'Environnement qui assure la coordination au niveau national, la Marine royale qui conduit les opérations en mer et enfin la Direction de la Protection civile qui concourt aux opérations sur le littoral. On le voit, la sécurité et le développement économique du Maroc sont liés à la sécurisation et à la valorisation de ses façades maritimes. Le Maroc met donc en œuvre des stratégies sectorielles, dotées de moyens humains, matériels et financiers conséquents, dans le but de remplir ses obligations d'État côtier et d'assumer sa responsabilité en matière de sûreté maritime dans une zone qui connaît une recomposition géopolitique profonde depuis la période dite des « Printemps arabes » en 2010-2011.

Pour renforcer sa politique maritime, le Maroc devra à l'avenir s'appuyer au moins sur trois axes : la constitution d'une flotte de commerce servant la politique d'indépendance économique du Royaume et la maîtrise de ses échanges extérieurs ; la valorisation des industries du secteur maritime, notamment la construction navale ; enfin, le renforcement du potentiel de la Marine royale, à l'instar de tous les pays émergents qui considèrent la puissance navale comme une priorité.

peace and stability in this peripheral region is of vital importance, the region having changed status from an area of strategic and ideological confrontation between East and West, to an area divided between North and South – what the West see as the source of threats (extremism, terrorism, drugs, immigration, etc.) to its security and interests that must be "controlled and stabilised". Operation *Active Endeavour* protected one of the busiest trading routes in the world by inspecting over 128,000 merchant vessels over a period of 15 years¹¹. Morocco also contributes to the improvement of maritime traffic security in the strait via the Tangier Maritime Traffic Surveillance Centre, inaugurated on 11 December 2010 by His Majesty King Mohammed VI. Called *Tanger Traffic* for short, the centre gives Morocco an overview of incoming maritime traffic and helps it to meet its obligations as a coastal State. It was mandated by the International Maritime Organization as a coastal maritime traffic service with mandatory ship reporting, and operates 24 hours a day, seven days a week, to provide vessel traffic services (VTS) in English for users of the strait. Lastly, to deal with identified risks to the environment, the economy and the biodiversity of its marine areas due to the density of traffic in the Strait of Gibraltar, Morocco adopted a national contingency plan for response to accidental marine pollution. Three institutions have implemented the plan: the Ministry of Environment oversees the coordination at the national level, the Royal Navy carries out the operations at sea, and the Directorate of Civil Protection participates in coastline operations.

Morocco's security and economic development are clearly contingent on securing and extracting value from its seaboard. Morocco therefore has sector-based strategies in place that mobilises human and financial resources, and equipment to fulfil its obligations as a coastal State and assume its responsibility in maritime safety in an area that has undergone profound geopolitical shifts since the Arab Spring of 2010-2011.

Going forward, Morocco must focus on at least three areas to reinforce its maritime policy: build a commercial fleet in line with Kingdom's policy of economic independence and management of outside trade; promote the country's maritime industries, particularly in shipbuilding; and build up the potential of the Royal Navy, following the example of all emerging countries which prioritise naval power.

Moroccan Mediterranean extending out to the Atlantic until Lixus. The founding of *Tingi* (Tangier) at the very end of the third century BC and the building of a port took the Moorish kingdom's trade and military strength to a new level, Troops.

11 - Figure provided by the *Cols Bleus* journal of the French Navy, 8 February 2018, in <http://www.colsbleus.fr/articles/10382>. *Active Endeavour* gave way in October 2016 to the maritime security operation of *Sea Guardian*. Today NATO has a standing naval force in the Mediterranean made up of two groups — SNMG1 and SNMG2 (Standing NATO Maritime Group) – to carry out activities including collective defence, crisis management, cooperative security and maritime safety.



Le Maroc, une nation atlantique

Morocco, an Atlantic nation

Par/By **Rachid El Houdaigui**, Policy Center For The New South*

Le Maroc dispose, avec la Méditerranée et l'Atlantique, de deux espaces de projection maritime. Toutefois, pendant longtemps, son orientation stratégique s'est uniquement centrée sur la perspective méditerranéenne n'intégrant que partiellement la dimension atlantiste. Or le poids incontestable de l'Atlantique dans le présent et l'avenir du Maroc invite l'expertise, notamment nationale, à conceptualiser cette nouvelle aire constitutive et génératrice de quatre fonctions pertinentes.

L'ATLANTIQUE, PILIER DE LA SÉCURITÉ MARITIME NATIONALE

L'Atlantique offre au Maroc des opportunités stratégiques aussi bien pour son économie que pour sa sécurité et son positionnement régional. C'est tout d'abord une source indispensable pour l'économie nationale : 95% du commerce extérieur marocain se fait par voie maritime ; le Maroc est un des plus grands producteurs de poisson dans le monde ; la prospection pétrolière *off-shore* est pour lui un secteur émergent à fort potentiel de développement même s'il n'est pas exempt de risque diplomatique. Sur le plan géopolitique, le Royaume peut trouver dans sa vocation atlantiste un point d'équilibre qui le dote d'une profondeur maritime précieuse. Enfin, les demandes d'extension présentées respectivement, à la Commission des limites du plateau continental¹, par l'Espagne dans la région des Îles Canaries, le Portugal (incluant les îles Madères et Zagos) et la Mauritanie pourraient créer une zone de tension, où les revendications pour un plateau continental étendu se chevauchent et posent un problème de délimitation maritime. Aussi, la protection de l'espace maritime nécessite-t-elle une veille stratégique basée sur la collecte, le partage et l'analyse des renseignements maritimes d'ordre géoéconomique et militaire.

1 - La Commission des limites du plateau continental est une émanation de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Elle réceptionne et traite les dossiers de délimitations du plateau continental déposés par les États côtiers. Source Ifremer.

With the Mediterranean and the Atlantic, Morocco has two areas of maritime projection. However, for a long time, its strategic orientation has been mainly focused on the Mediterranean perspective, integrating to a limited extent the Atlantic dimension. Yet, the uncontested importance of the Atlantic in the present and future of Morocco leads the experts, notably at the national level, to conceptualize this new area, which constitutes and generates four relevant functions.

THE ATLANTIC OCEAN, A KEY COMPONENT OF THE NATIONAL MARITIME SECURITY

The Atlantic Ocean offers Morocco strategic opportunities for its economy as well as for its security and its position in the region. First of all, it is an indispensable resource for the national economy: 95% of Moroccan foreign trade is carried out by sea; Morocco is one of the largest fish producers in the world; offshore oil exploration is an emerging sector offering strong development potential, even though it is not totally exempt from diplomatic risks. From a geopolitical perspective, the Kingdom may find in its Atlanticist vocation a point of balance providing it with a precious maritime dimension. Finally, the submissions to the Commission on the Limits of the Continental Shelf¹ by Spain in the Canary Islands region, Portugal (including the Madeira and Zagos Islands), and Mauritania, may result in a zone of tension, where claims for an extended continental shelf overlap and raise concerns about maritime delimitation. Therefore, the protection of maritime space requires strategic intelligence based on the acquisition, sharing and analysis of geo-economic and military maritime information.

1 - The Commission on the Limits of the Continental Shelf is an emanation of the United Nations Convention on the Law of the Sea. It receives and examines submissions for the delimitation of the continental shelf from coastal States. Source Ifremer.

*Le Policy Center for the New South est un think tank marocain, basé à Rabat, dédié à la réflexion sur les questions économiques et les relations internationales. The Policy Center for the New South is a Moroccan think tank, based in Rabat, dedicated to reflection on economic issues and international relations. En savoir + / Learn more: www.policycenter.ma



Casablanca sur la côte Atlantique avec à l'arrière plan la Mosquée Hassan-II inaugurée en 1993.
Casablanca on the Atlantic coast. The Hassan-II Mosque inaugurated in 1993 is in the background.

« L'Atlantique offre au Maroc des opportunités stratégiques aussi bien pour son économie que pour sa sécurité et son positionnement régional. »

"The Atlantic Ocean offers Morocco strategic opportunities for its economy as well as for its security and its position in the region."

Rachid El Houdaigui

L'ATLANTIQUE, LEVIER DE LA POLITIQUE AFRICAINE DU MAROC

La façade afro-atlantique qui va du détroit de Gibraltar au Cap de Bonne Espérance réunit les principaux atouts du continent africain : les 23 pays riverains représentent 46% de la population du continent, 55% de son PIB, 57% de son commerce et recèlent d'énormes ressources naturelles (24 milliards de barils de pétrole)². Cette façade concentre les atouts et le potentiel servant la politique africaine du Maroc tout en jouant le rôle d'interface avec le reste du continent. Cependant, l'enjeu est de mettre en interaction les enjeux maritimes avec les priorités sectorielles du Maroc en Afrique et d'élaborer le cadre dans lequel se déploiera la future coopération maritime. Une des solutions institutionnelles serait de relancer l'Initiative Atlantique Africaine (IAA), discutée en octobre 2012 par les pays membres de la Conférence ministérielle des États Africains Riverains de l'Atlantique.

2 - Rachid EL Houdaigui, *La Façade atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, Policy center édition, Rabat, 2016, 183 p.

THE ATLANTIC, A LEVER FOR THE KINGDOM'S AFRICAN POLICY

The Afro-Atlantic coastline, which extends from the Strait of Gibraltar to the Cape of Good Hope, combines the main assets of the African continent: the 23 riparian countries account for 46% of the continent's population, 55% of its GDP, 57% of its trade, and contain huge natural resources (24 billion barrels of oil)². This coastline concentrates the assets and potential serving the African policy of Morocco while playing a role of interface with the rest of the continent. But the challenge is to match the maritime issues with the sectoral priorities of Morocco in Africa and to elaborate the framework in which the future maritime cooperation will be conducted. One of the institutional solutions would consist in reactivating the African Atlantic Initiative (AAI), discussed in October 2012 by the member countries of the Ministerial Conference of African Atlantic States.

2 - Rachid EL Houdaigui, *La Façade atlantique de l'Afrique : un espace géopolitique en construction*, Policy center édition, Rabat, 2016, 183 p.

La stratégie marocaine devrait également interagir avec les trois grandes initiatives maritimes adoptées par l'Union africaine : la *stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans horizon-2050* (Stratégie AIM) ; l'économie bleue dans le cadre de l'*Agenda 2063 de l'Union africaine* ; la *Charte africaine sur la sûreté, la sécurité maritime et le développement*. A cela s'ajoute le projet de gazoduc, en partie *offshore*, destiné à relier le Nigeria au Maroc à travers 14 pays, qui pourrait devenir un facteur d'intégration, tant au niveau économique que politique. Il permettrait en effet de connecter les ressources gazières nigérianes aux pays de l'Afrique de l'Ouest et au Maroc puis de desservir l'Europe.

L'ATLANTIQUE, UN ATOUT POUR LE PARTENARIAT MAROC-ETATS UNIS

Sur le plan géostratégique, l'océan Atlantique constitue un atout important pour le rapprochement maroco-américain. Il n'existe pas véritablement pour les Etats-Unis de « politique marocaine », même s'il est admis que le Maroc est traditionnellement l'allié fidèle de la région. Les relations des Etats-Unis avec le Royaume se sont toujours inscrites dans le cadre des objectifs globaux de la diplomatie américaine dans la région *Middle East and North Africa* (MENA). Cependant, la place du Maroc dans l'agenda américain a récemment pris de l'importance avec notamment la reconnaissance par les Etats-Unis de la souveraineté marocaine sur le Sahara, le rétablissement des relations du Maroc avec Israël³ et l'accord de coopération militaire signé pour dix ans (2020-2030) avec les Etats-Unis⁴. Cette dynamique vient renforcer les acquis stratégiques du Maroc : allié majeur non-membre de l'Otan, hôte de l'exercice combiné *African Lion*⁵ et signataire d'un accord de libre-échange avec les Etats-Unis⁶. Mais l'enjeu demeure dans la manière dont le Maroc va saisir ce *momentum* pour faire de sa dimension atlantiste le centre de gravité du partenariat avec les Etats-Unis. Ceci appelle au préalable l'adoption d'un concept mobilisateur pour l'action, qui consacre l'identité atlantiste du partenariat.

L'ATLANTIQUE, ACCÉLÉRATEUR DE LA DYNAMIQUE SUD-SUD DU MAROC

Pour ce qui est de la coopération type Sud-Sud, les liens avec la région de l'Atlantique latino-américaine constituent une voie importante par laquelle le Maroc peut accélérer son insertion dans la *Chaîne de valeur mondiale* (CVM) sachant que le Mexique, le Brésil ou l'Argentine ont pu réussir leur émergence et intégrer les créneaux compétitifs de l'économie mondiale. Leurs modèles économiques interdépendants de ceux des grandes puissances classiques et émergentes pourraient servir également de relais de la politique étrangère du Maroc par deux moyens : d'une part le renforcement de la communauté d'intérêt établie, particulièrement, avec le Brésil ; d'autre part

3 - Officiellement annoncé en décembre 2020.

4 - Cet accord a été signé en octobre 2020.

5 - Exercice militaire international organisé chaque année au Maroc par le commandement américain pour l'Afrique, US AFRICOM, dont la 17^{ème} édition s'est tenue du 7 au 18 juin 2021.

6 - Les Etats-Unis et le Maroc ont signé un accord de libre échange le 15 juin 2004 qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2006.



La frégate *Mohammed VI* de la Marine royale marocaine dans l'Atlantique pendant l'exercice bilatéral maroco-américain *Lightning Handshake* (2018).

The Royal Moroccan Navy frigate *Mohammed VI* in the Atlantic Ocean during the bilateral Moroccan-American *Lightning Handshake* exercise (2018).

© U.S. NAVY

The Moroccan strategy should also interact with the three major maritime initiatives adopted by the African Union: the Integrated African Strategy for the Seas and Oceans Horizon-2050 (AIM Strategy); the blue economy within the framework of the African Union's Agenda 2063; and the African Charter on Maritime Safety, Security and Development. In addition to this, the gas pipeline project, partly offshore, which is intended to link Nigeria to Morocco across 14 countries, could become a factor of integration, both economically and politically as it would connect Nigerian gas resources to West African countries and Morocco and then serve Europe.

THE ATLANTIC OCEAN, AN OPPORTUNITY FOR THE MOROCCO-US PARTNERSHIP

From a geostrategic point of view, the Atlantic Ocean is a major opportunity for the rapprochement between Morocco and the United States. The United States have no real "Moroccan policy", even if it is admitted that Morocco is traditionally a faithful ally in the region. US relations with the Kingdom have always been part of the overall objectives of US diplomacy in the Middle East and North Africa (MENA) region. However, the status of Morocco on the US agenda has recently become more prominent with the US recognition of Moroccan sovereignty over the Sahara, the re-establishment of Morocco's relations with Israel³ and the military cooperation agreement signed for ten years (2020-2030) with the US⁴. This dynamic reinforces the strategic

3 - Officially announced in December 2020.

4 - This agreement was signed in October 2020.

« Sur le plan géostratégique, l'océan Atlantique constitue un atout important pour le rapprochement entre le Maroc et les Etats-Unis. »

"From a geostrategic point of view, the Atlantic Ocean is a major opportunity for the rapprochement between Morocco and the United States."

Rachid El Houdaoui

la contribution aux processus de coopération et d'intégration entre l'Afrique et l'Amérique du Sud, qui n'a, cependant, pas élevé les niveaux d'intégration, ni augmenté les échanges intra-régionaux. Sur ce dernier point, le Maroc peut être force de proposition et porter le projet de discussion pour une nouvelle régulation entre les deux rives à la lumière des changements introduits par la *Zone de libre-échange continentale africaine* (ZLECAF). L'espace atlantique ainsi revalorisé nous amène à approcher le Maroc dans sa singularité, mais également dans sa connexion avec les ensembles sous-régionaux. La combinaison des quatre fonctions évoquées ci-dessus révèle la pertinence géopolitique de l'Atlantique pour le Maroc, permettant de constituer un pôle important de ses orientations globales parallèlement aux autres pôles que sont le Maghreb, Euromed, l'Afrique et l'Asie. ■

achievements of the kingdom: a major non-NATO ally, host of the joint African Lion exercise⁵ and signatory of a free trade agreement with the United States⁶. The challenge however remains in how Morocco will seize this momentum to make its Atlanticist dimension the centre of gravity of its partnership with the United States. This requires the adoption of a mobilising concept for action, consecrating the Atlanticist identity of the partnership.

THE ATLANTIC, A DRIVING FORCE FOR MOROCCO'S SOUTH-SOUTH DYNAMICS

In terms of South-South cooperation, the links with the Latin American Atlantic region are a very promising way for Morocco to accelerate its integration into the Global Value Chains (GVC), considering that Mexico, Brazil, and Argentina succeeded in emerging and integrating the competitive segments of the world economy. Their economic models, interdependent with those of the great traditional and emerging powers, could also constitute a relay for Morocco's foreign policy in two ways: on the one hand, by reinforcing the established community of interest, particularly with Brazil; and on the other hand, by contributing to the processes of cooperation and integration between Africa and South America, which have not, as yet, raised the levels of integration, nor increased intra-regional trade. On this last issue, Morocco could be a force of proposal and lead the debate on a new regulation between the two shores in the light of the transformations introduced by the African Continental Free Trade Area (ACFTA).

In this way, the enhanced Atlantic space leads us to consider Morocco in its singularity, but also in its connection with the sub-regional entities.

The combination of the four functions mentioned above reveals the geopolitical relevance of the Atlantic for Morocco, thus enabling the establishment of an important axis of its global orientations in parallel with the other axes, i. e. the Maghreb, Euromed, Africa and Asia

Massa, Tangier-Tetouan-Hoceima and Oriental, offering 300 parcels at sea. This investment dynamic results in the installation of new aquaculture farms but also in the development of new projects oriented towards the production of inputs in particular seeds (spat and fry) or in the valorisation of aquaculture products.

The future of the fisheries sector in Morocco, which is attracting more and more investment, is also closely linked to the development of scientific research and innovation to strengthen its efficiency and competitiveness. ■

5 - International military exercise organised every year in Morocco by the US Africa Command (US AFRICOM), the 17th edition of which took place from 7 to 18 June 2021.

6 - The US and Morocco signed a free trade agreement on June 15th, 2004, implemented 1st January 2006.



Le Maroc, puissance africaine

Morocco, an African power

Par/By Aymeric Chauprade, Géopolitologue* / Geopolitologist*

Dans son discours prononcé le 20 août 2016, le Roi Mohammed VI a affiché sa vision africaine : « L'Afrique, pour le Maroc, c'est bien davantage qu'une appartenance géographique et des liens historiques. Elle évoque, en vérité, des sentiments sincères d'affection et de considération, des liens humains et spirituels profonds et des relations de coopération fructueuse et de solidarité concrète. Elle est, somme toute, le prolongement naturel et la profondeur stratégique du Maroc. » Avec ces mots, le Roi Mohammed VI indique le changement de cap de la politique étrangère marocaine vers l'Afrique.

Le début du règne de Mohammed VI a donné un coup d'accélérateur aux relations entre le Maroc et ses partenaires de l'Afrique subsaharienne. Une nouvelle vision a été entamée dès l'année 2000, quand, avec le Sommet Afrique-Europe, le Maroc a décidé d'annuler les dettes de tous les Pays africains les Moins Avancés (PMA). Ces dernières années, de nombreuses visites royales dans plus de 30 pays africains ont contribué à renforcer les échanges entre le Maroc et les États d'Afrique. Très présent physiquement sur le continent africain qu'il aime sincèrement et dans lequel il n'hésite pas à passer du temps, le Roi Mohammed VI a transformé la relation du Maroc à l'Afrique. Il a d'ailleurs réussi ainsi à compenser les longues années d'absence du Maroc au sein des institutions africaines. Au total, plus de 1 000 accords bilatéraux (économiques, politiques, stratégiques, culturels) ont été signés lors de ces visites.

La traduction est d'abord économique. Les investissements directs marocains (IDM) en Afrique ont réalisé un bond fulgurant ces dix dernières années, avec un taux d'accroissement annuel moyen de 8,3% sur la période 2009-2019. Ces investissements sont ainsi passés de 270 millions d'euros à 630

In his address on 20 August 2016 King Mohammed VI delivered his vision for Africa: "For Morocco, Africa means more than just being part of a geographical area, or having historical bonds with the continent. Africa also means sincere affection, appreciation, close human and spiritual relations as well as tangible solidarity. Furthermore, Africa is the natural extension of Morocco and the embodiment of the country's strategic depth." With these words, King Mohammed VI marked a change in course in Morocco's foreign policy towards Africa.

The start of Mohammed VI's reign gave fresh impetus to Morocco's relations with partners in Sub-Saharan Africa. A new vision had been instituted from 2000 when, at the Africa-Europe summit, Morocco cancelled the debts of all the continent's Least Developed Countries (LDC). In more recent years, the numerous royal visits to over 30 African countries have served to strengthen ties between Morocco and African states. A highly prominent figure on the African continent which he holds dear and where he happily spends his time, King Mohammed VI has transformed Morocco's relationship with Africa and, in doing so, has effectively made up for Morocco's long years of absence in the African institutions. During these visits, over 1,000 bilateral agreements (economic, political, strategic, cultural) were signed.

The reading for this is first and foremost economic. There has been a spectacular jump in Moroccan direct investment over the last 10 years, increasing by 8.3% on average per year over the 2009-2019 period, from €270 million to €630 million. Available data shows that Africa now benefits from over half of Morocco's direct investments outside

millions d'euros. Les données disponibles démontrent que l'Afrique détient désormais plus de la moitié des investissements directs à l'étranger du Maroc. En 2021, les investissements marocains sont réalisés dans près de 30 pays, contre 9 en 2009. Ces investissements concernent principalement les secteurs des infrastructures, des télécommunications, des banques et du développement. Les banques marocaines se sont progressivement imposées comme des poids lourds dans toutes les régions de l'Afrique. Les trois premières banques marocaines (Attijariwafa Bank, Bank Al Maghrib et BMCI groupe BNP Paribas) dominent le secteur bancaire africain, avec une implantation dans 25 pays africains en 2021. Le projet de *Cité Financière de Casablanca* (CFC), futur hub financier du continent africain vient renforcer cette dimension. L'année 2016 a été déterminante pour le Maroc en matière de

the country. Morocco invested in nearly 30 countries in 2021, versus nine in 2009. These investments are mostly in infrastructure, telecommunications, banking and development. Over the years, Moroccan banks have become major players in all regions in Africa. The big three (Attijariwafa Bank, Bank Al Maghrib, and BMCI BNP Paribas Group) dominate the African banking sector, with a footprint in 25 African countries in 2021. Consolidating this presence is the future financial hub of the African continent, the Casablanca Finance City (CFC) project.

The year 2016 was decisive for Morocco on the African politics scene, with the Kingdom rejoining the African Union (formerly the OAU – Organisation of African Unity) where, two years after its return, its opinion is already held in high regard. In 2017, the Chérifian Kingdom also

« Le début du règne de Mohammed VI a donné un coup d'accélérateur aux relations entre le Maroc et ses partenaires de l'Afrique subsaharienne. »

"The start of Mohammed VI's reign gave fresh impetus to Morocco's relations with partners in Sub-Saharan Africa."

Aymeric Chauprade

politique africaine, avec le retour du Royaume dans l'Union africaine (ex-OUA, Organisation de l'Unité africaine) où, deux ans après son intégration, le Maroc était déjà un acteur très écouté. En 2017, le Royaume chérifien a également demandé à entrer dans la *Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest* (CEDEAO). Les discussions sont encore en cours mais l'adhésion se fera. Cette adhésion sera d'autant plus importante que l'UMA (Union du Maghreb Arabe) est en panne à cause du conflit Maroc-Algérie sur le Sahara. L'intégration du Maroc ferait alors de la CEDEAO, en 2030, un ensemble qui compterait parmi les dix premières zones émergentes de la planète.

Enfin l'une des dimensions essentielles du lien du Maroc au reste de l'Afrique est sa souveraineté sur ses provinces du Sud. La consolidation récente de cette souveraineté est illustrée par une vague forte, depuis 2019, d'ouverture, à Laâyoune et Dakhla, de consulats africains et arabes (plus de vingt) : Burkina Faso, Guinée Bissau, Guinée équatoriale, Zambie, Comores, Gabon, Sao Tomé-et-Principe, République centrafricaine, Côte-d'Ivoire, Djibouti, Burundi, Guinée, Libéria, et au-delà de l'Afrique, les Etats-Unis d'Amérique, les Emirats arabes unis, des pays de la Caraïbe comme Haïti... Plus que jamais, par la terre et par la mer, le Sahara marocain est le trait d'union du Maroc à l'Afrique. ■

asked to join the Economic Community of West African States (ECOWAS). Discussions are still in progress, but membership is assured. Its membership is all the more important since the Arab Maghreb Union (AMU) currently finds itself in a deadlock over the Morocco/Algeria Western Sahara conflict. Morocco's integration in 2030 will make ECOWAS one of the 10 biggest emerging regions on the planet.

Another key element of Morocco's connection with the rest of Africa is its sovereignty over its Southern Provinces. The recent consolidation of this sovereignty is seen in the swathe of African and Arab consulates (over 20) that have opened since 2019, from Laâyoune to Dakhla: Burkina Faso, Guinea Bissau, Equatorial Guinea, Zambia, the Comoros, Gabon, São Tomé and Príncipe, the Central African Republic, Côte d'Ivoire, Djibouti, Burundi, Guinea, Liberia, and outside Africa in the United States, United Arab Emirates, and in Caribbean countries like Haiti.

More than ever before, by land by sea, the Moroccan Sahara is Morocco's link to Africa. ■

*Extrait, actualisé, de l'ouvrage « Géopolitique d'un Roi, Essai sur un Maroc moderne et multipolaire », Aymeric Chauprade, Ellipses, 2019. / Updated extract from the book *Géopolitique d'un Roi, Essai sur un Maroc moderne et multipolaire* ("Geopolitics of a King: Essay on a modern and multi-polar Morocco" – French only), Aymeric Chauprade, Ellipses, 2019.



La lagune de Oualidia sur la côte Atlantique,
entre Casablanca et Essaouira. Un écosystème et
une biodiversité exceptionnels et fragiles.

Oualidia lagoon on the Atlantic coast between
Casablanca and Essaouira. The ecosystem and its
biodiversity are both exceptional and fragile.

PHOTO : INSTITUT NATIONAL
DE RECHERCHE HALIEUTIQUE / INRH



Vers l'achèvement de la souveraineté maritime marocaine

Working towards achieving Moroccan maritime sovereignty

© DR

Par/By **Miloud Loukili**, Professeur de droit de la mer à l'Université Mohammed V*
Professor of Law of the Sea at Mohammed V University*

« Plus que de ton cousin, de ton frère ou de ton père, fais de ton voisin de palier ton meilleur allié » Ali Skalli, diplomate et poète francophone marocain (1927-2007).

Le Royaume du Maroc a, de par sa géographie, une vocation maritime évidente qu'un simple regard sur une carte suffit à confirmer. En effet, « chibh jazirat al maghrib », la presqu'île du couchant, comme aimaient à l'appeler les anciens géographes arabes, est bien située sur le plan géopolitique. Terre de synthèse entre l'Orient et l'Occident, gardien des colonnes d'Hercule, baigné à la fois par la mer Méditerranée et par l'océan Atlantique, le Royaume est doté d'un littoral s'étirant sur plus de 3500 kilomètres et figure parmi les rares pays à disposer de deux façades maritimes. Ce positionnement maritime représente de toute évidence des enjeux majeurs et multiples pour le Maroc, sur le plan économique, social, politique, sécuritaire, écologique et culturel. Il s'agit, en outre, d'un espace riche, varié mais fragile, d'où le souci constant du Maroc de veiller à la sauvegarde de ses intérêts légitimes sur cet espace, particulièrement convoité.

LE RESPECT DE LA LÉGALITÉ INTERNATIONALE

C'est dans cet esprit que s'inscrit l'importante opération menée par le Maroc en 2020 visant à renforcer l'arsenal normatif relatif à l'emprise du Royaume sur ses espaces maritimes. Cette

"More than your cousin, your brother or your father, make your next-door neighbour your best ally" Ali Skalli, French-speaking Moroccan diplomat and poet (1927-2007).

Due to its geography, the Kingdom of Morocco has an obvious maritime vocation that a quick glance at a map is enough to confirm. Indeed, "chibh jazirat al maghrib", the sunset peninsula, as the ancient Arab geographers used to name it, is well placed from a geopolitical point of view. A land of synthesis between East and West, guardian of the columns of Hercules, surrounded by the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean, the kingdom's coastline extends over more than 3500 kilometres making Morocco one of the rare countries to have two maritime façades. This maritime position obviously represents major and multiple challenges for Morocco, on the economic, social, political, security, ecological and cultural levels. It is, moreover, a rich, varied but fragile area, hence Morocco's constant concern to preserve its legitimate interests in this particularly coveted space.

COMPLYING WITH INTERNATIONAL LEGALITY

It is in this sense that the major operation carried out by Morocco in 2020 aimed at reinforcing the normative arsenal relating to the Kingdom's control over its mari-

* Co-Président du Conseil scientifique du Forum de la Mer (2014-2019). Ancien Directeur de l'Institut Supérieur des Etudes Maritimes (I.S.E.M.). Ancien Directeur de la Marine Marchande. / Co-Chairman of the Scientific Council of the Sea Forum (2014-2019). Former Director of the Institut Supérieur des Etudes Maritimes (I.S.E.M.). Former Director of the Merchant Navy.



© MHOBL

Sidi Ifni à 160 km au sud d'Agadir, la « porte atlantique » du Sahara.

Sidi Ifni, 160 km south of Agadir, the "Atlantic opening" of the Sahara.

« Le Maroc veille constamment à la sauvegarde de ses intérêts légitimes sur son espace maritime. »

"Morocco constantly ensures the safeguarding of its legitimate interests in its maritime space."

action porte principalement sur la révision de la loi instituant une Zone économique exclusive (ZEE) de 200 milles marins¹ au large des côtes marocaines, adoptée voilà près de quarante ans, en 1981, bien avant l'adoption, le 10 décembre 1982, de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (dite « Convention de Montego Bay »). Le Maroc a, en effet, été pionnier dans l'instauration d'une zone maritime de 200 milles marins faisant dire au regretté et éminent professeur René-Jean Dupuy² : « Dans le domaine maritime, le Maroc s'honore d'avoir, le premier, légiféré pour mettre en oeuvre les principes énoncés par la Convention de Montego Bay de 1982 ». Ratifiée par le Maroc en 2007, la Convention de Montego Bay prévoit, lorsqu'il y a un problème de délimitation entre deux Etats limitrophes, des dispositions favorisant la négociation. Les négociateurs sont ainsi équipés d'une boîte à outils pour l'utilisation judicieuse des critères techniques et des méthodes de délimitation, afin de parvenir à un résultat équitable pour

1 - 370, 42 kilomètres.

2 - Juriste français, spécialiste en droit international public, né à Tunis le 7 février 1918, mort à Paris le 17 juillet 1997.

time spaces. This action primarily concerns the revision of the law defining an Exclusive Economic Zone (EEZ) of 200 nautical miles¹ off the Moroccan coast, which was adopted nearly forty years ago, in 1981, well before the adoption of the United Nations Convention on the Law of the Sea (known as the "Montego Bay Convention") on 10 December 1982. Indeed, Morocco had a pioneering part in introducing the 200-nautical-mile maritime zone, as the late and eminent Professor René-Jean Dupuy² said: "In the maritime field, Morocco has the honour of having been the first to legislate to implement the principles of the 1982 Montego Bay Convention".

Ratified by Morocco in 2007, the Montego Bay Convention stipulates provisions for negotiation when a delimitation issue arises between two neighbouring states. Negotiators thus have a range of tools at their disposal for the judicious use of technical criteria and delimitation methods, in order to

1 - 370, 42 kilometers.

2 - French jurist, specialist in international public law, born in Tunis on 7 February 1918, died in Paris on 17 July 1997.

les parties. De même, on soulignera qu'aussi bien la pratique internationale des Etats en matière de délimitation des espaces maritimes (plus d'une centaine d'accords bilatéraux et dans certains cas, multilatéraux) que la jurisprudence constante de la Cour Internationale de Justice de La Haye, consacrent de façon claire la prééminence voire la primauté de l'équité dans toute opération de délimitation. Les textes nouvellement adoptés par le Maroc visent à actualiser la législation existante adoptée en 1981 sur l'instauration d'une zone maritime marocaine de 200 milles marins. Il s'agit, de toute évidence, d'une mesure d'adéquation et de mise en cohérence du texte national avec la Convention de Montego Bay et la pratique internationale.

achieve an equitable result for the parties. In the same way, both the international practice of States in terms of delimitation of maritime spaces (more than a hundred bilateral agreements and in certain cases, multilateral agreements) and the constant jurisprudence of the International Court of Justice in La Haye, clearly establish the pre-eminence and even the primacy of equity in any delimitation procedure. The new texts adopted by Morocco are intended to update the existing legislation adopted in 1981 on the establishment of a Moroccan maritime zone of 200 nautical miles. This measure is clearly intended to harmonise the national text with the Montego Bay Convention and international practice.

« En sécurisant sur le plan juridique son domaine maritime, le Maroc annonce, de la façon la plus claire et la plus légitime, qu'il est ouvert au dialogue avec l'Espagne, pays européen le plus proche des côtes marocaines et grand partenaire stratégique du Royaume. »

"By legally securing its maritime domain, Morocco declares, in the clearest and most legitimate way, that it is open to dialogue with Spain, the closest European country to the Moroccan coast and a major strategic partner of the kingdom."

Miloud Loukili

LA QUÊTE D'UN PLATEAU CONTINENTAL ÉTENDU

La nouvelle législation marocaine apporte une innovation de taille dans la mesure où elle prévoit des dispositions expresses consacrées au plateau continental, aux fins de lui donner corps et de lui assigner une définition précise et un statut juridique propre, conformément à la Convention de Montego Bay.

Ainsi, cette clarification juridique vient renforcer les démarches diplomatiques menées par le Maroc auprès du Secrétariat Général des Nations unies en vue d'étendre le plateau continental marocain au-delà de 200 milles marins, comme le permet la Convention des Nations unies sur le Droit de la Mer. En effet, cette dernière permet aux Etats qui souhaitent faire prévaloir leurs droits sur le plateau continental prolongé, de saisir, pour avis, un organe *ad-hoc* spécialement créé par ladite Convention, composé de 21 experts scientifiques, appelé *Commission des limites du plateau continental* (CLPC). A l'heure actuelle, plus de 100 revendications d'extension du plateau continental ont été déposées auprès de la CLPC, dont celles de l'Espagne, du Portugal et de la Mauritanie, pays situés dans le voisinage direct du Maroc. De la même manière, afin de sauvegarder la sécurité juridique de ses intérêts sur la plateforme continentale, le Maroc a procédé dès 2015 à la transmission, auprès de cette instance, de son rapport portant informations préliminaires et indicatives sur l'extension projetée de son plateau continental. Le pays a reconfirmé auprès

THE QUEST FOR AN EXTENDED CONTINENTAL SHELF

The new Moroccan legislation introduces a significant innovation as it provides for express provisions dedicated to the continental shelf, in order to give it a clear definition and its own legal status, in accordance with the Montego Bay Convention.

In this way, this legal clarification reinforces the Moroccan diplomatic initiatives with the United Nations Secretariat General to extend the kingdom's continental shelf beyond 200 nautical miles, as permitted by the United Nations Convention on the Law of the Sea. Indeed, this Convention allows States who wish to assert their rights over the extended continental shelf to submit their claims to an ad-hoc body specially created by the same Convention. Comprised of 21 scientific experts, this organisation is called the Commission on the Limits of the Continental Shelf (CLCS). So far, the CLCS has received more than 100 claims for continental shelf extensions, among which those of Spain, Portugal, and Mauritania, all of which are in Morocco's direct vicinity. In the same way, in order to protect the legal security of its interests on the continental shelf, in 2015, Morocco submitted its report to the Commission providing preliminary and indicative information on the proposed extension of its continental shelf. In June 2017, the kingdom reiterated its request for an extension of the continental shelf

de cet organisme onusien, en juin 2017, sa demande d'extension du plateau continental, dans l'attente de la présentation ultérieure d'un rapport technique détaillé, comme le prévoit la Convention de Montego Bay.

LES VERTUS DU DIALOGUE ET DE LA NÉGOCIATION

On soulignera que la politique juridique de la fixation des limites des espaces maritimes sous la souveraineté marocaine s'inscrit dans le droit fil de la doctrine constante du Maroc dans ses relations extérieures privilégiant la voie du dialogue et la recherche du compromis et évitant toute politique de fait accompli. C'est une profession de foi et une réaffirmation de la disposition du Maroc à engager des discussions avec les Etats voisins avec lesquels il par-

tage des espaces maritimes en vue de parvenir à un accord aboutissant à une solution équitable sur la base de l'intérêt mutuel, conformément au droit international général. Ainsi, en sécurisant sur le plan juridique son domaine maritime, le Maroc annonce, de la façon la plus claire et la plus légitime, qu'il est ouvert au dialogue avec l'Espagne, pays européen le plus proche des côtes marocaines et grand partenaire stratégique du Royaume. En somme, l'affirmation solide et claire des droits légitimes du Maroc sur son plateau continental prolongé ne doit nullement apparaître comme une prise de position opportuniste mais bien comme la volonté du Royaume Chérifien de s'inscrire dans un processus de dialogue constructif, de coopération mutuellement avantageuse avec les pays voisins et plus particulièrement avec l'Espagne.

En ces temps de morosité économique, de craintes entretenues, de replis identitaires et d'exacerbations des égoïsmes, la mer offre pour le Maroc et l'Espagne l'opportunité unique de faire preuve, grâce à une vision novatrice, ouverte et fédératrice des énergies, d'une grande ingéniosité en recourant aux vertus de la négociation et d'une solution équitable dans la gestion de ce dossier, certes particulièrement sensible, des frontières maritimes entre les deux pays. En recherchant une *new deal maritime* à la question de la délimitation des zones maritimes, les deux pays voisins, l'un au nord, membre de l'Union européenne, et l'autre au sud, appartenant à l'Afrique, auront donné un extraordinaire exemple de règlement pacifié et civilisé dans un monde qui se recherche. ■



« Le Maroc privilégie toujours la voie du dialogue et la recherche du compromis, évitant toute politique de fait accompli. »

"Morocco always favours the path of dialogue and the search for compromise, avoiding any policy of fait accompli."

Miloud Loukili

to this UN body, pending the subsequent submission of a detailed technical report, as stipulated in the Montego Bay Convention.

VIRTUES OF DIALOGUE AND NEGOTIATION

It is important to note that the legal policy for setting the limits of Moroccan maritime areas is in line with the kingdom's 's constant doctrine in its foreign relations, which favours the path of dialogue and the search for compromise and avoids any policy of fait accompli.

It is a profession of faith and a reiteration of Morocco's willingness to engage in discussions with neighbouring states with which it shares maritime spaces in order to reach an agreement leading to an equitable solution on the

basis of mutual interest, and in compliance with the general international law.

Therefore, by legally securing its maritime domain, Morocco declares, in the clearest and most legitimate way, that it is open to dialogue with Spain, the closest European country to the Moroccan coast and a major strategic partner of the kingdom.

In conclusion, the solid and clear assertion of Morocco's legitimate rights over its extended continental shelf should in no way be considered as an opportunistic posture, but rather as the will of the Kingdom of Morocco to enter into a process of constructive dialogue and mutually advantageous cooperation with neighbouring countries, and more particularly with Spain.

In these times of economic uncertainty, persistent fears, identity-based isolationism and exacerbated egoism, the sea offers Morocco and Spain a unique opportunity to demonstrate, thanks to an innovative, open, and united vision of their energies, their great ingenuity through the virtues of negotiation and an equitable solution in the management of this particularly sensitive issue of maritime borders between the two countries. By seeking a new maritime deal on the issue of maritime delimitation, the two neighbouring countries, one to the north, a member of the European Union, and the other to the south, belonging to Africa, will have given an extraordinary example of a peaceful and civilised solution in a questing world. ■



Préserver la biodiversité marine, une priorité pour le Maroc

Preserving marine biodiversity, a priority for Morocco

Par/By **Mohamed Menioui**, Océanographe biologiste, Institut scientifique, Université Mohammed V de Rabat
Biologist oceanographer, Scientific Institute, University Mohammed V in Rabat

Dans une chronique récente de l'ONU sur la biodiversité marine, Cristina Pasca Palmer, Secrétaire exécutive du Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, a réaffirmé que « rien n'est aussi important pour le développement durable que la biodiversité des océans. Elle est indispensable au bon fonctionnement de la planète et fournit des services qui assurent la santé, le bien-être et la prospérité de l'humanité ».

La vie a pris naissance dans l'océan il y a 3,8 milliards d'années, soit 2,7 milliards d'années plus tôt que sur terre. La grande majorité des embranchements connus y sont toujours et 14 y demeurent exclusifs (Wilkinson, 2002). La biodiversité marine est également source d'au moins 74 services écosystémiques, de 90 % de la biomasse de la planète, de 50 % de l'oxygène que nous respirons, elle régule le climat, contribue à la lutte contre l'érosion, etc. Sa valeur économique a été estimée en 2015 à près de 20 900 milliards de dollars par an, soit 61 % du PIB total mondial¹. Et pourtant, 16 % seulement des espèces décrites sont marines et peu de choses sont connues sur ses microorganismes. La biodiversité marine au Maroc est un écosystème étendu sur deux façades maritimes, un détroit, un linéaire de 3 500 km, une superficie de 1,2 million de km², voie de migration pour des espèces mondialement menacées (baleines, cachalots, tortues, thons et en particulier le thon rouge), avec une situation géostratégique singulière au carrefour de deux continents et de régions biogéographiques différentes. Il en découle une mosaïque très diversifiée d'habitats abritant aujourd'hui plus de 7 840 espèces dotées d'un potentiel génétique très riche, mais peu valorisé².

La biodiversité marine marocaine est également source d'environ 700 000 emplois et de près de 1,3 million de tonnes de

In a recent UN chronicle on biodiversity, Cristina Pasca Palmer, Executive Secretary of the UN Convention on Biological Diversity, reaffirmed that "nothing is as important as marine biodiversity for sustainable development. It is indispensable to our planet's proper functioning and provides resources for health, well-being, and mankind's prosperity". Life originally appeared in the ocean 3.8 billion years ago, 2.7 billion years earlier than on land. The great majority of known phyla are still found in the ocean and 14 of them remain exclusive to it (Wilkinson, 2002). Marine biodiversity is also the source of at least 74 ecosystem services, 90% of the planet's biomass, 50% of the oxygen we breathe, it regulates the climate, contributes to the fight against erosion, etc. In 2015, its economic value was estimated at nearly \$20.9 trillion per year, representing 61% of the world's total GDP¹. And yet, only 16% of the species described have been found in the sea and little is known about its microorganisms. In Morocco, marine biodiversity is an ecosystem that extends over two maritime façades, a strait, a 3,500 km stretch of coastline and a surface area of 1.2 million km², a migration route for species that are threatened on a global scale (whales, sperm whales, turtles, tuna and, in particular, the bluefin tuna), with a singular geo-strategic situation at the crossroads of two continents and different biogeographical regions. The result is a highly diversified mosaic of habitats for more than 7,840 species with a very rich but little exploited genetic potential².

Morocco's marine biodiversity also provides around 700,000 jobs and generated nearly 1.3 million tonnes of marine products in 2020 (i.e. 622 million euros), making Morocco the leading exporter of seafood products in Africa, and the

1 - Nunes et Ghermandi, 2013.
2 - Menioui, 2017.



Pêche à la sardine à bord d'un senneur, en Méditerranée, au large d'Al Hoceïma.

Sardine fishing on board a purse seiner in the Mediterranean off the coast of Al Hoceïma.

produits marins en 2020 (soit 622 millions d'euros), faisant du Maroc le premier exportateur des produits de la mer en Afrique et le 13^{ème} mondial. Elle rend des services écosystémiques d'approvisionnement dont des protéines et près de 132 millions de m³ d'eau douce par dessalement par an³, des services écosystémiques de soutien dont les *upwellings* (courants ascendants) qui font de la côte marocaine l'une des plus

13th largest in the world. It provides ecosystem-based supply services including proteins and nearly 132 million cubic metres of fresh water per year³, obtained through desalination, ecosystem-based support services including upwellings which make the Moroccan coast one of the most productive in the world, ecosystem-based regulation services such as the Canary Current which moderates climate conditions on

« La biodiversité marine marocaine est source d'environ 700 000 emplois. »

"Morocco's marine biodiversity also provides around 700,000 jobs."

Mohamed Menioui

productives du monde, des services écosystémiques de régulation tel que le courant des Canaries qui adoucit le climat sur une partie de la côte marocaine, mais aussi des services écosystémiques culturels à travers le tourisme, les loisirs (sports nautiques) ou la recherche.

La biodiversité marine marocaine souffre cependant de problèmes majeurs identifiés il y a déjà plus de 50 ans⁴. Elle est notamment dévorée par la « littoralisation ». Treize des

3 - GWI, 2016.
4 - CESE, 2018.

certain parts of the Moroccan coast, but also cultural ecosystem-based services through tourism, leisure activities (water sports) or research.

However, Morocco's marine biodiversity is suffering from major problems identified more than 50 years ago⁴. In particular, it is being destroyed by "coastalisation". Of the kingdom's sixteen regions that are experiencing uncontrolled urbanisation, thirteen are located on the littoral. This

3 - GWI, 2016.
4 - CESE, 2018.

seize régions du pays qui connaissent une urbanisation effrénée se situent sur le littoral. Ce basculement vers un modèle *Waterfront*⁵ se fait au dépend de la qualité de la biodiversité dunaire et des plages. La biodiversité marine souffre également de la pollution du littoral utilisé comme exutoire à l'essentiel de nos rejets domestiques (450 millions de m³ par an et industriels⁶ (988 millions de m³ par an) sans traitement préalable⁷. La biodiversité est en outre amputée de milliers de tonnes de ressources biologiques à cause de la surpêche et de la « mal gouvernance »⁸. Le changement climatique est un avenant supplémentaire fragilisant une biodiversité marine déjà vulnérable avec des impacts palpables sur la reproduction et la distribution des stocks⁹⁻¹⁰. Le Maroc a, en effet, été classé 11^{ème} sur 133 pays pour la vulnérabilité de ses ressources halieutiques au changement climatique et pour son potentiel d'adaptation¹¹, ce qui suggère de nouvelles approches de gestion des ressources autres que celles polycéphaliques¹² conventionnelles. A cela s'ajoute le problème des espèces envahissantes devenu planétaire : plus de 150 espèces exotiques dont nombreuses sont marines, ont été récemment inventoriées dans le pays¹³.

DES ACTES ET UNE AMBITION

Pour faire face à ces défis, le Maroc s'est doté de nombreux outils de conservation et de développement durable, bien avant l'apparition du concept de « biodiversité » en 1980. Ainsi, le royaume a récemment constitutionnalisé la protection de l'environnement et le développement durable, et produit plusieurs stratégies ou plans d'actions sur le développement durable 2016-2030 tels que *Halieutis*, les plans sur la biodiversité et les zones humides, la lutte contre le commerce illicite des espèces menacées, la protection d'espèces ou d'espaces menacés règlementés à l'échelle internationale¹⁴, la sensibilisation et l'éducation à l'environnement et au développement durable, plusieurs aires marines protégées (AMP) dont 4 parcs nationaux, 3 AMP-pêche, 38 sites d'intérêt biologique et écolo-

« *Le Maroc s'est doté de nombreux outils de conservation et de développement durable, et d'un arsenal juridique important en matière de conservation de la nature.* »

"Morocco adopted numerous conservation and sustainable development tools, and a significant legal arsenal for nature conservation."

Mohamed Menioui

transition to a waterfront model⁵ is taking place at the price of the quality of the dune and beach biodiversity. Marine biodiversity also suffers from the pollution of the coastline, where most of our domestic (450 million cubic metres per year) and industrial⁶ (988 million cubic metres per year) waste is released without prior treatment⁷. Biodiversity is also being depleted by thousands of tons of biological resources due to overfishing and "poor governance"⁸. With obvious impacts on

the reproduction and distribution of stocks, climate change is an additional factor that affects an already vulnerable marine biodiversity⁹⁻¹⁰. Morocco was ranked 11th out of 133 countries for the vulnerability of its fisheries resources to climate change and for its potential for adaptation¹¹, which suggests new approaches to resource management other than conventional polycephalic¹² ones. In addition, the problem of invasive species has become a global threat: more than 150 exotic species, many of which are marine ones, have recently been inventoried in the country¹³.

ACTIONS AND ONE AMBITION

To face these challenges, Morocco adopted numerous conservation and sustainable development tools, well before the concept of "biodiversity" appeared in 1980. In this way, the Kingdom recently introduced environmental protection and sustainable development into its constitution and implemented several strategies or action plans on sustainable development for 2016-2030, such as *Halieutis*, plans on biodiversity and wetlands, the fight against the illegal trade of endangered species, and the protection of endangered species or areas regulated at international level¹⁴, awareness raising and education on the environment and sustainable development, several marine protected areas (MPAs) including 4 national parks, 3 fisheries MPAs, 38 coastal sites of biological and ecological interest (SIBEs), an intercontinental biosphere reserve, as well as

gique (SIBE) littoraux, une réserve intercontinentale de la biosphère, ainsi que bien d'autres cadres stratégiques non encore entérinés ou en cours d'élaboration (ressources génétiques, services écosystémiques, etc.).

Il s'est également doté d'un arsenal juridique important en matière de conservation de la nature¹⁵ et s'est engagé dans l'effort international visant la conservation du patrimoine naturel mondial à travers ses nombreux cadres bilatéraux et multilatéraux¹⁶ qui traitent de la nature, de la culture, d'espèces et d'espaces menacés, de la lutte contre la pollution de l'écosystème marin, de son exploration, de son exploitation... Aujourd'hui, le Maroc ambitionne un nouveau modèle de croissance et de développement durable, celui de l'économie bleue visant à valoriser son littoral en « *une interface maritime d'intégration économique et un foyer de rayonnement continental et international* » (SM le Roi Mohammed VI, novembre 2020). Une économie qui peut s'appuyer sur l'énorme po-

« *La biodiversité marine marocaine souffre de problèmes majeurs identifiés il y a déjà plus de 50 ans comme la « littoralisation », la pollution, la surpêche, la mal gouvernance...* »

"Morocco's marine biodiversity is suffering from major problems identified more than 50 years ago: "coastalisation", pollution, overfishing, poor governance..."

Mohamed Menioui

tentiel des conditions physiques de son immense écosystème marin (vague, marées, courants, vents) pour produire une énergie propre, renouvelable et à tout moment disponible ; mais aussi sur son patrimoine génétique marin en s'appuyant sur les biotechnologies bleues susceptibles de générer de nouveaux marchés stratégiques dans des secteurs aussi diversifiés que l'agriculture, l'énergie, l'environnement, la cosmétique, la médecine, etc. Ceci suggère des connaissances approfondies sur chacune de ces ressources qui ne peuvent provenir que d'une recherche spécifique et ciblée dans le cadre d'une « *stratégie intégrant les principes de la durabilité et de la soutenabilité afin de positionner le Maroc dans une économie durable, inclusive, équitable, prospère et intégrée dans les flux d'échanges internationaux* »¹⁷.

tides, currents, winds) to produce clean, renewable energy available at all times; but also, on its marine genetic heritage by relying on blue biotechnologies likely to generate new strategic markets in sectors as diverse as agriculture, energy, the environment, cosmetics, medicine, etc. This implies in-depth knowledge of each of these resources, which can only be obtained through specific and targeted research within the framework of a "strategy that integrates the principles of sustainability and durability so as to rank Morocco in a sustainable, inclusive, equitable and prosperous economy integrated into international trade flows"¹⁷.

5 - Berriane 1995 ; Nakhli, 2010 ; Nejmi, 2019.

6 - DE 2021.

7 - Stratégie nationale de développement durable - SNDD, 2017.

8 - BM, 2013 ; FAO, 2014 ; OCDE., 2014, Azaguagh et Driouchi, 2019.

9 - Mokssit, 2017.

10 - B.M 2013.

11 - Allison et al.,2009.

12 - Gérées simultanément par plusieurs acteurs.

13 - Menioui 2021, Farid et al. 2012 ; El Aamri et al. 2018 ; Catanzano 1999, etc.

14 - CMS, UICN, Ramsar, AEW, Berne etc.

5 - Berriane 1995 ; Nakhli, 2010 ; Nejmi, 2019.

6 - DE 2021.

7 - National sustainable development strategy.

8 - BM, 2013 ; FAO, 2014 ; OCDE., 2014, Azaguagh et Driouchi, 2019.

9 - Mokssit, 2017.

10 - B.M 2013.

11 - Allison et al.,2009.

12 - Simultaneously managed by various actors.

13 - Menioui 2021, Farid et al. 2012 ; El Aamri et al. 2018 ; Catanzano 1999, etc.

14 - CMS, UICN, Ramsar, AEW, Berne etc.

15 - Dont les lois 11-03 sur la protection et la mise en valeur de l'environnement ; 99-12, charte de l'environnement et du développement durable, 81-12 sur le littoral, 22-07 sur les aires protégées, 15-12 sur la lutte contre la pêche illicite, 12-03 sur les études d'impacts, 29-05 sur les espèces sauvages, le projet de loi 42-13 sur la préservation des écosystèmes halieutiques, ainsi que de nombreux autres cadres mis en place pour la restriction spatio-temporelle de l'exploitation d'espèces vulnérables (poulpe, algues, corail, etc.).

16 - UNESCO, CBD, Ramsar, ORGP, ICCAT, CGPM, CITES, Barcelone, Alger, Espoo, Montego bay, ACCOBAMS, MedFund, Blue Economy, Mena Blue, etc.

17 - CESE, 2018.

15 - Including laws 11-03 on the protection and development of the environment ; 99-12, the environment and sustainable development act ; 81-12 on the coastline ; 22-07 on protected areas ; 15-12 on the fight against illegal fishing ; 12-03 on impact studies ; 29-05 on wild species ; bill 42-13 on the preservation of fisheries ecosystems ; and many other frameworks put in place to limit the exploitation of vulnerable species (octopus, algae, coral, etc.).

16 - UNESCO, CBD, Ramsar, ORGP, ICCAT, CGPM, CITES, Barcelone, Alger, Espoo, Montego bay, ACCOBAMS, MedFund, Blue Economy, Mena Blue, etc.

17 - CESE, 2018.

Entretien avec / Interview with **Abdellah Mouttaqi**, Membre du Conseil économique, social et environnemental, Secrétaire Général de l'Office national des hydrocarbures et des mines
Member of the Economic, Social and Environmental Council, Secretary General of the National Office of Hydrocarbons and Mines



« Le Maroc dispose d'un réel potentiel en matière d'économie bleue. »

"Morocco has a real potential in terms of blue economy."

Propos recueillis par / Interview by Erwan Sterenn

Le Conseil économique, social et environnemental (CESE) marocain a adopté, à l'unanimité, en décembre 2018, un rapport sur l'économie bleue présentée comme le pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc...

L'économie bleue est constituée d'un large éventail de secteurs socio-économiques et de politiques publiques et territoriales connexes qui visent à promouvoir la croissance économique et l'inclusion sociale tout en assurant la durabilité des océans, des zones côtières et de leurs ressources. Le CESE a réparti les différentes activités en deux catégories complémentaires. D'une part les activités marchandes, comme la pêche, l'aquaculture, le tourisme bleu, l'énergie offshore, le dessalement de l'eau de mer, la biodiversité, les biotechnologies marines, les activités portuaires et le transport maritime. D'autre part les activités non marchandes, comme l'éducation, l'innovation, la culture, la régulation, la sécurité et le partenariat. Il s'agit donc d'un concept complexe qui se situe au cœur d'enjeux multidimensionnels, économiques, juridiques et institutionnels, environnementaux et socio-culturels. En raison de ses multiples intérêts, l'économie bleue est promue aujourd'hui par de nombreuses institutions internationales ou régionales comme les Nations unies, la Banque mondiale, la Commission européenne, l'Union pour la Méditerranée et l'Union Africaine.

Le Maroc est-il prêt à un engagement sur cette voie de l'économie bleue ?

Du fait de sa position géographique stratégique avec ses deux façades maritimes qui s'étendent sur 3500 kilomètres de littoral et sur 1,2 millions de km² de zone économique maritime exclusive (ZEE), le Maroc dispose d'un réel potentiel en matière d'économie bleue. S'inscrivant clairement dans une perspective de développement durable qui intègre aussi l'économie bleue, le Maroc est engagé dans de nombreux mécanismes internationaux comme les conventions du sommet de Rio, la Convention des Nations unies sur le droit de la

In December 2018, the Moroccan Economic, Social and Environmental Council (ESEC) unanimously adopted a report on the blue economy presented as the pillar of a new development model for Morocco...

The blue economy includes a vast range of socio-economic sectors and accompanying public and territorial policies. The aim is to promote economic growth and social inclusion, while ensuring the sustainability of the oceans, coastal areas, and the resources they provide. The ESEC divides the activities into two complementary categories. The first covers marine activities, including fishing, aquaculture, blue tourism, offshore energy, seawater desalination, biodiversity, marine biotechnology, port activities and maritime transport. The second covers non-marine activities, such as education, innovation, culture, regulation, security and partnership. The blue economy is therefore quite complex, as it is at the juncture of multi-faceted, economic, legal, institutional, environmental and socio-cultural issues. Given the multitude of interests, today the blue economy is championed by countless international and regional organisations, including the United Nations, the World Bank, the European Commission, the Union for the Mediterranean, and the African Union.

Is Morocco ready for a commitment to the blue economy?

Morocco is geographically positioned on two seaboard along a 3,500 km coastline and covers an exclusive economic zone (EEZ) of 1.2 million km². This gives Morocco real potential in terms of its blue economy. Accordingly, the country is firmly committed to sustainable development, which includes the blue economy, and is party to a number of international actions: the Earth Summit convention in Rio de Janeiro, the United Nations



Bateaux de plaisances amarrés dans la Marina de Salé sur la côte Atlantique.
Pleasure boats moored in Salé Marina on the Atlantic coast.

mer, le Protocole de Nagoya¹, la Convention sur la diversité biologique ainsi que l'Agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable. Le Royaume a également lancé, le 12 novembre 2016, lors de la COP 22 organisée à Marrakech, l'initiative internationale « Ceinture bleue » qui vise la résilience et la durabilité des océans. De même, en février dernier, lors du lancement par l'Unesco de la *Décennie des océans*, SAR la Princesse Lalla Hasnaa, Présidente de la *Fondation Mohammed VI pour la Protection de l'Environnement*, a rendu hommage à l'engagement personnel et actif de Sa Majesté le Roi sur les questions climatiques et environnementales, en soulignant que cette initiative apportera « les connaissances scientifiques de haut niveau dont nous avons besoin pour mieux protéger nos mers et l'extraordinaire biodiversité qu'elles abritent ». Sur le plan national, l'engagement vis-à-vis du développement durable est soutenu dans la Constitution du Royaume, dans les discours royaux et à travers la loi cadre n°99-12 ainsi que dans la *Stratégie Nationale pour le Développement Durable*. De plus, le *Plan national du littoral* et le *Schéma directeur de valorisation du domaine public maritime* constituent des outils pour la gestion durable de cet espace. Enfin, à l'échelle continentale et régionale, l'engagement du Maroc se traduit par son implication dans la stratégie de l'économie bleue de l'Afrique et de la Méditerranée.

1 - Il a été adopté par la 10^{ème} réunion de la Conférence des Parties à la Convention sur la diversité biologique des Nations unies, le 29 octobre 2010 à Nagoya, au Japon, et est entré en vigueur le 12 octobre 2014. Il vise un partage juste et équitable des avantages découlant de l'utilisation des ressources génétiques de « plantes, animaux, bactéries ou d'autres organismes », dans un but commercial, de recherche ou pour d'autres objectifs ». Un de ses objectifs est de fournir des outils pour combattre la biopiraterie (l'appropriation illégitime des ressources génétiques et des connaissances traditionnelles autochtones). Source Encyclopédie libre Wikipedia.

Convention on the Law of the Sea, the Nagoya Protocol¹, the Convention on Biological Diversity, and the United Nations 2030 Agenda for Sustainable Development. On 12 November 2016, at the COP 22 in Marrakesh, the Kingdom launched the international "Blue Belt" initiative dedicated to the resilience and sustainability of the oceans. Moreover, at the launch of the Unesco Ocean Decade, HRH Princess Lalla Hasna of Morocco, President of the Mohammed VI Foundation for Environmental Protection, paid homage to the personal and active commitment of His Majesty the King to climate-related and environmental matters. She also highlighted that this initiative will provide "the high-level scientific knowledge needed to better protect our seas and the extraordinary biodiversity they contain". At the national level, this commitment to sustainable development is upheld in the Constitution of the Kingdom of Morocco, is reiterated in royal addresses, features in framework law 99-12, and in the National Strategy for Sustainable Development. The National Coastal Plan and the Master Plan for the Promotion of the Public Maritime Domain also provide tools for managing this space sustainably. At the continental and regional level, Morocco expresses its commitment through its involvement in the blue economy strategy of Africa and the Mediterranean.

1 - It was adopted by the 10th meeting of the Conference of the Parties to the United Nations Convention on Biological Diversity on October 29, 2010 in Nagoya, Japan, and entered into force on October 12, 2014. It aims at a fair and equitable sharing of benefits arising from the use of genetic resources of "plants, animals, bacteria or other organisms, for commercial, research or other purposes". One of its objectives is to provide tools to combat biopiracy (the illegitimate appropriation of genetic resources and indigenous traditional knowledge). Source Free encyclopedia Wikipedia.

Quels sont, selon le rapport, les moteurs de croissance de l'économie bleue au Maroc ?

Le Maroc bénéficie d'une longue histoire d'activités maritimes créatrices d'emplois et génératrices d'une part non négligeable du PIB. Les côtes marocaines représentent 52% de l'espace touristique et 92% du tissu industriel lié au littoral et à la mer. Les moteurs de croissance de l'économie bleue se répartissent en activités marchandes et non marchandes. Pour les activités marchandes, certaines comme la pêche, le tourisme et le transport occupent une place historique, prédominante dans l'économie du Maroc.

D'autres activités, comme l'aquaculture et le dessalement de l'eau de mer, sont émergentes tandis que certaines comme les biotechnologies et les énergies marines, constituent des filières d'avenir.

Parlez-nous de la pêche...

Constituant le pilier le plus important de l'économie bleue au Maroc, le secteur de la pêche représente entre 1% (activité primaire) et 2% du PIB (activité de valorisation comprise) et génère près de 700 000 emplois directs et indirects. Ce secteur, riche de plus de 500 espèces, fait du Maroc le premier producteur de poissons en Afrique et le 13^{ème} à l'échelle mondiale.

Depuis 2009, son développement se fait dans le cadre de la stratégie *Halieutis* qui repose sur trois piliers : la durabilité des pêcheries, la performance des infrastructures de pêche et de commercialisation, et la compétitivité des produits de la pêche.

En outre, la promotion et le développement de l'aquaculture, considérée comme filière émergente à fort potentiel, sont pris en charge par l'Agence Nationale de Développement de l'Aquaculture dans le cadre d'une stratégie qui vise à produire 200 000 tonnes de produits aquacoles à l'horizon 2030.

Qu'en est-il du tourisme ?

Deuxième contributeur au PIB national et important créateur d'emplois, le tourisme constitue, par sa composante balnéaire, un pilier majeur de l'économie bleue. Cependant, de nombreuses niches de ce secteur ont un fort potentiel de développement comme la croisière (un croisiériste dépense en moyenne 140 euros en escale soit 400 000 dirhams par bateau), mais aussi la plaisance avec un littoral de 3 500 km, les sports nautiques avec des conditions naturelles idéales, et enfin certains spots de très grande valeur, comme la baie de Dakhla, Essaouira, Safi ou Sidi Bouzid. Concernant les activités portuaires, le Maroc a une longue expérience dans le transport de passagers avec un trafic global qui est passé de 2,6 millions en 2010 à 4,6 millions en 2016. Le pays, sur cette lancée, prévoit de doubler le nombre annuel de passagers d'ici 2030 dans le cadre de la *Stratégie Portuaire Nationale*. Avec une situation géographique avantageuse et le développement des infrastructures, le transport maritime constitue également un moteur essentiel du développement socio-économique national avec plus de 95% des échanges commerciaux entre le Maroc et l'extérieur. Le secteur de l'énergie, aussi bien en hydrocarbures qu'en énergies renouvelables *offshore*, constitue un potentiel encore sous-

What does the report identify as the growth drivers of Morocco's blue economy?

Morocco has a long history of marine activities that create jobs and make a sizeable contribution to GDP. Its coastline makes up 52% of tourism areas and 92% of the maritime industrial fabric. The blue economy's growth drivers are divided into marine and non-marine activities. Given their history, some marine activities, like fishing, tourism and transport, are dominant in Morocco's economy. There are also newer activities, like aquaculture and seawater desalination, while others, like biotechnology and marine energy, are industries of the future.

« Le CESE appelle à adopter une stratégie nationale de l'économie bleue, durable et inclusive, réduisant les inégalités sociales et territoriales dans le cadre d'une solidarité nationale. »

"The ESEC calls for the adoption of a sustainable and inclusive national blue economy strategy to reduce social and territorial inequalities, in the spirit of national unity."

Abdellah Mouttaqi

Tell us about fishing...

Fishing is the most important part of Morocco's blue economy. It represents between 1% (primary activity) and 2% (including exploitation) of GDP, and creates nearly 700,000 direct and indirect jobs. With over 500 species, Morocco's fisheries production is the biggest in Africa and 13th world-wide. Since 2009, the industry's development has followed the *Halieutis* strategy and its three priorities: sustainable fisheries, efficient fishing infrastructure and commercialisation, and competitive fish products. The promotion and development of the emerging and high-potential industry of aquaculture is managed by the National Agency for the Development of Aquaculture as part of a strategy to produce 200,000 tonnes of aquaculture products by 2030.

What about tourism?

Tourism –and especially seaside tourism– is the second biggest contributor to GDP and a major source of employment, making it essential to the blue economy. Several niches could be developed further: cruise liners (a cruise passenger spends 140 euros on average per stopover, or 400,000 dirhams per ship), sailing and yachting (with a 3,500 km coastline), water sports (natural conditions are ideal), and a number of idyllic spots like Dakhla Bay, Essaouira, Safi and Sidi Bouzid. As for port activities, Morocco has a long history in passenger

exploité. De même, malgré son premier rang en termes de biodiversité marine sur le pourtour méditerranéen qui lui offre de grandes opportunités de développement des biotechnologies marines, le secteur demeure encore sous-exploité malgré le fort potentiel de ses applications industrielles.

Enfin, l'eau devenant graduellement une ressource rare –le phénomène étant amplifié par l'impact du changement climatique–, le dessalement de l'eau de mer, en liaison avec les énergies renouvelables, constitue désormais au Maroc une filière importante de l'économie bleue avec de nombreuses stations opérationnelles (notamment dans les Provinces du sud), ou en cours de réalisation (station de Chtouka) ou planifiée (station de Casablanca).

Parallèlement à ces différents secteurs productifs, le CESE a insisté sur l'importance des activités non marchandes pour la protection, l'entretien, la gestion et le développement du capital maritime marocain. Ces activités concernent la recherche et l'innovation, la collecte et le traitement des données, l'éducation, l'observation et le suivi des espaces maritimes, la sécurité et la surveillance des frontières ainsi que le partenariat international.

Le CESE a recommandé la mise en place d'une stratégie nationale de l'économie bleue. Quelles sont les lignes directrices de cette stratégie et les principales recommandations pour son implémentation ?

En effet, dans un souci de concilier développement économique et préservation de l'environnement dans un contexte de forte littoralisation, le CESE appelle à adopter une stratégie nationale de l'économie bleue, durable et inclusive, réduisant les inégalités sociales et territoriales dans le cadre d'une solidarité nationale.

En l'adaptant aux vocations régionales, cette stratégie devrait découler d'une Charte de croissance bleue résultant elle-même de larges consultations multipartites (départements gouvernementaux concernés, secteurs productifs privés et publics, société civile, territoires). Dans ce cadre, et en optimisant la productivité des secteurs traditionnels, le focus devrait également être mis sur les filières émergentes pour en faire de réels relais de croissance, et les filières d'avenir, notamment celles des biotechnologies marines.

De manière intégrée, pour réussir l'implémentation de cette stratégie, le CESE recommande dans un premier temps de mettre en place une gouvernance institutionnelle efficiente par la création, auprès du Chef de Gouvernement, d'une commission interministérielle «Economie bleue» qui sera chargée de l'élaboration, de manière concertée, de la stratégie, de son pilotage opérationnel et du suivi de sa mise en œuvre, ainsi que de la coordination et l'arbitrage entre les différents secteurs.

Puis, d'assurer la planification spatiale maritime au niveau territorial et de renforcer le rôle central des territoires dans le cadre de la régionalisation avancée. Et enfin, de soutenir et promouvoir les mesures d'appui transverses comme la formation, la recherche et l'innovation, l'observation et la surveillance, la lutte contre les changements climatiques, le partenariat international et le renforcement du positionnement géostratégique du Maroc comme *hub* régional. ■

transport. Total traffic totalled 2.6 million passengers in 2010, and 4.6 million passengers in 2016. At this rate, the country expects to double annual passenger numbers by 2030 under the National Ports Strategy. With its favourable geographic location and current infrastructure development, Morocco's maritime transport is another key driver of national socio-economic development, capturing over 95% of commercial trade between Morocco and the rest of the world. The full potential of energy sector, both oil & gas and offshore renewable energy, has also yet to be fully harnessed. Likewise, the Mediterranean region ranks highly in terms of marine biodiversity and offers tremendous development opportunities, yet the industrial applications of biotechnology remain underexploited. And as water increasingly becomes a scarce resource – compounded by the effects of climate change – seawater desalination, in connection with renewable energy, is becoming an increasingly important part of Morocco's blue economy. Many plants are now operational (particularly in the southern provinces), are being built (Chtouka plant), or are in the planning phase (Casablanca plant). In addition to these productive sectors, the Economic, Social and Environmental Council (ESEC) highlights the key role of non-marine activities in the protection, maintenance, management and development of Morocco's maritime assets. Such activities include research and innovation, collecting and processing data, education, observing and monitoring marine areas, ensuring the security and surveillance of borders, and international partnerships.

The ESEC recommends a drawing up national strategy for the blue economy. What are the strategy's guidelines and the main recommendations for its implementation?

To reconcile economic development and environmental protection as people and activities increasingly concentrate along the coast, the ESEC calls for the adoption of a sustainable and inclusive national blue economy strategy to reduce social and territorial inequalities, in the spirit of national unity. Adapted to regional objectives, the strategy should lead to the creation of a Blue Growth Charter as the result of extensive multi-party consultation dialogues (among relevant government departments, public and private productive sectors, civil society and local authorities). Under this process, and by optimising the productivity of traditional sectors, more focus can be given to emerging industries to turn them into veritable growth drivers, and to future industries like marine biotechnology.

Overall, for the successful implementation of this strategy the ESEC recommends starting with effective institutional governance by creating, with the Head of Government, a blue economy interministerial committee – a body in charge of working in a concerted manner to design a strategy, oversee its operational management and implementation, and coordinate and arbitrate between the different sectors. The committee will also be responsible for marine and coastal spatial planning at the territorial level, and for strengthening the role of local authorities as part of Morocco's advanced regionalisation. Lastly, it will endorse and promote cross-sector support measures in training, research and innovation, observation and surveillance, the fight against climate change, international partnerships and efforts to bolster Morocco's geostrategic positioning as a regional hub. ■



Pour une Union des clusters maritimes d'Europe et d'Afrique

Building a Union of European and African maritime clusters

Par/By **Frédéric Moncany de Saint-Aignan**, Président du Cluster maritime français, Vice-président du Réseau européen des clusters maritimes / President of the French Maritime Cluster, Vice-president of the European Network of Maritime Clusters

En ces temps de pandémie le mot *cluster*, jusqu'alors méconnu, est sur toutes les lèvres que ce soit dans la langue de Shakespeare ou de Molière. Il est trop souvent synonyme de risques de contaminations et de confinements. Et pourtant, quel joli mot quand il retrouve tout son pouvoir de collaboration et plus encore quand il s'applique au maritime, à l'Océan, celui qui devrait unir les femmes et les hommes, celui qui relie les continents, celui qui, si l'on sait en prendre soin, pourra nous apporter l'énergie, la nourriture, les médicaments et la régulation du climat, indispensables au futur de l'humanité.

Le *Cluster maritime français* (CMF) regroupe depuis 2006, les acteurs de l'économie maritime pour trouver et proposer, ensemble, les voies d'une économie bleue durable et inclusive, porteuse de créations de richesses et d'emplois. Bien d'autres pays maritimes ont, eux-aussi, développé leur *cluster* maritime.

Et pourtant, aujourd'hui, dans le mouvement mondial de «maritimisation» commencé à l'aube du XXI^{ème} siècle, la mer pourrait, paradoxalement, redevenir un terrain d'affrontement des nations et peut-être même le théâtre de combats de haute intensité. Et si, pour conjurer cela, les clusters maritimes alliés traçaient ensemble, par la promotion d'une croissance bleue, le chemin d'une collaboration maritime indispensable aux équilibres stratégiques de notre planète bleue ?

Devant les menaces que le dérèglement climatique fait peser sur la population mondiale, face au monde globalisé et de plus en plus complexe dans lequel nous vivons, le repli sur soi est tentant. Il rassure. Mais nous, «les gens de la mer», le savons bien, il n'est pas et ne sera jamais une solution d'avenir. Quand on parle de transition environnementale ou de révolutions numériques, les frontières terrestres ou maritimes n'ont pas de sens. C'est ensemble, en cluster que nous résoudrons ces défis majeurs.

In these times of pandemic, the word *cluster*, hardly known until now, is on everyone's lips, both in Shakespeare's and Molière's languages. It is too often synonymous with the risk of contamination and lockdown. And yet, what a beautiful word when associated with a meaning of power of collaboration and even more when applied to the sea, to the Ocean, the one that should unite women and men, the one that links the continents, the one that, if we know how to take care of it, will be able to bring us the energy, food, medicines and climate regulation that are indispensable to the future of humanity.

Since 2006, the *French Maritime Cluster* (CMF) has been gathering actors of the maritime economy to find and propose, together, ways of creating a sustainable and inclusive blue economy that will create wealth and jobs. Many other maritime countries have also developed their maritime *cluster*.

And yet, today, in the global movement of "maritimisation" that began at the dawn of the 21st century, the sea could, paradoxically, once again become a battleground for nations and possibly the stage of intense conflicts. So, what if to avoid this, the allied maritime clusters traced together, through the promotion of blue growth, the path of a maritime collaboration that has become crucial to the strategic balance of our blue planet?

Faced with the threats posed by climate change to the world's population, and the globalised and increasingly complex world in which we live, turning inward is tempting and reassuring. But we, the "people of the sea", know that it is not and will never be a solution for the future. When it comes to environmental transition or digital revolutions, land or sea borders does not mean anything. These major challenges will be addressed and solved united, in a cluster.

Les actions concrètes se mettent en place. Le *Réseau européen des clusters maritimes* permet à 18 écosystèmes maritimes européens de collaborer entre eux, notamment sur les sujets de décarbonation de la filière maritime. Le dynamique *Cluster maritime de Tunisie*, créée à l'occasion du Forum de la mer, en 2018, à Bizerte, est très présente sur la rive sud de la Méditerranée pour la promotion de l'économie bleue.

Le *Pôle mer Méditerranée* a participé à l'étude de l'*Union pour la Méditerranée* réalisée en 2019 sur l'intérêt des clusters maritimes en Méditerranée¹. Le *Cluster maritime d'Afrique francophone* existe depuis 2019. En partenariat avec le CMF, la question de la sécurité maritime et de la piraterie (particulièrement dans le golfe de Guinée) retient toute son attention. L'initiative *WestMed*² qui regroupe 9 pays du bassin ouest méditerranéen, vise à aider les institutions publiques, académiques, les communautés locales et les PME, des deux côtés de la Méditerranée occidentale, pour développer ensemble des projets maritimes locaux et régionaux. *WestMed* travaille activement à la constitution d'une alliance des clusters maritimes en Afrique.

Concrete actions are now being implemented. The *European Network of Maritime Clusters* enables 18 European maritime ecosystems to collaborate, particularly on the subjects of decarbonisation of the maritime sector. The active Maritime Cluster of Tunisia, created on the occasion of the Sea Forum, in 2018, in Bizerte, is strongly involved in the promotion of the blue economy on the southern shore of the Mediterranean.

The *Pôle mer Méditerranée* participated in the *Union for the Mediterranean* study, carried out in 2019, assessing the relevance of maritime clusters in the Mediterranean¹. The *Maritime Cluster of French-speaking Africa* was established in 2019. In partnership with the CMF, the issue of maritime security and piracy (particularly in the Gulf of Guinea) is one of its key topics. The *WestMed* initiative² which gathers 9 countries of the western Mediterranean maritime region, aims to help public institutions, academics, local communities, and SMEs on both sides of the western Mediterranean to develop local and regional maritime projects together. *WestMed* is actively working on the constitution of an alliance of maritime clusters in Africa.

« Dans cette marche vers la croissance bleue inclusive et garante d'équilibres environnementaux et sociaux, le royaume du Maroc est un acteur clé. »

"In this march towards inclusive blue growth that guarantees environmental and social balance, the Kingdom of Morocco is a key actor."

Frédéric Moncany de Saint-Aignan

A Marseille enfin, du 1^{er} au 3 février 2022, se tiendra le salon *Euromaritime*, le salon euro-méditerranéen de la croissance bleue³. Et bien d'autres actions et initiatives se mettent en place.

Dans cette marche vers la croissance bleue inclusive et garante d'équilibres environnementaux et sociaux, le royaume du Maroc est un acteur clé. Sa géographie à la rencontre de l'Atlantique et de la Méditerranée, ses richesses en ressources halieutiques, le dynamisme de ses acteurs économiques et de ses ports internationaux aux portes du continent européen, son *hinterland* naturel vers le continent africain, le placent dans une situation de tout premier plan pour la réalisation d'une « Union des clusters maritimes d'Europe et d'Afrique ». Trop souvent, la mer a été un théâtre de drames et d'affrontements. Ensemble, faisons qu'elle devienne un lien d'échanges et de coopérations : un *Cluster*. ■

Finally, *Euromaritime*, the Euro-Mediterranean trade show dedicated to blue growth³, will be held in Marseille from 1st to 3rd February 2022. And many other actions and initiatives are being implemented.

In this march towards inclusive blue growth that guarantees environmental and social balance, the Kingdom of Morocco is a key actor. Its geography at the crossroads of the Atlantic Ocean and of the Mediterranean Sea, its considerable fish resources, the dynamism of its economic actors and its international harbours at the gateway to the European continent, and its natural *hinterland* towards the African continent, place Morocco in a leading position for the establishment of a "Union of maritime clusters in Europe and Africa". The sea has too often been the stage for tragedies and confrontations. Together, let us make it a place of exchange and cooperation. Let us make it a Cluster. ■

1 - https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2019/12/Maritime-Clusters-in-the-Mediterranean-Region_Dec-2019.pdf

2 - <https://www.westmed-initiative.eu/?lang=fr>

3 - <https://www.euromaritime.fr>

1 - https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2019/12/Maritime-Clusters-in-the-Mediterranean-Region_Dec-2019.pdf

2 - <https://www.westmed-initiative.eu/?lang=fr>

3 - <https://www.euromaritime.fr>

Entretien avec / Interview with **Mehdi Alaoui Mdaghri**
Fondateur du Forum de la mer* / Founder of the Sea Forum*



© YOUNES MALAK

« Les Marocains sont des propriétaires merriens qui s'ignorent. »

"Moroccan people are sea owners, and they don't know it."

Propos recueillis par / Interview by Erwan Sterenn

Que représente l'économie bleue pour le Maroc ?

Les Marocains sont des « propriétaires merriens » qui s'ignorent. En effet, si l'on rapporte les plus d'un million de km² sur lesquels le Maroc exerce des droits souverains aux quelques 38 millions de Marocains dans le monde, chaque Marocain est l'heureux copropriétaire de trois hectares d'espace maritime. La question n'est donc plus de savoir si l'économie bleue est prometteuse – elle l'est, indéniablement –, mais comment développer durablement les activités économiques liées à l'océan compte tenu du potentiel naturel exceptionnel dont nous disposons collectivement. Aujourd'hui à travers les activités liées à la pêche, au tourisme, au transport maritime et à la logistique portuaire, qui représentent déjà des secteurs clés de l'économie marocaine, et demain par le développement des énergies marines renouvelables, des chantiers navals ou des biotechnologies bleues, le Maroc doit s'atteler activement, conformément aux recommandations du Conseil économique, social et environnemental (CESE), à la construction d'une « économie bleue performante économiquement, socialement inclusive et respectueuse de l'environnement ».

Quelle est la stratégie du Maroc pour faire de cette économie un moteur de développement ?

A mon sens et de l'avis de nombreux observateurs d'horizons différents, c'est précisément là que le bât blesse. Le Maroc dispose de stratégies sectorielles notamment en matière de pêche, de tourisme, de logistique et d'infrastructures portuaires qui s'inscrivent dans une dynamique de réformes qui ont globalement donné lieu à une amélioration des indicateurs macroéconomiques du pays au cours des deux ou trois dernières décennies. Mais il n'y a pas, à ce jour, de stratégie globale et intégrée en matière d'économie bleue, ce qui donne lieu à des conflits de prérogatives intimement liés à

What does the blue economy represent for Morocco?

Moroccan people are "sea owners" and they just don't know it. Indeed, if we compare the more than one million square kilometres on which Morocco has full sovereign rights with the 38 million Moroccans living all over the world, each Moroccan citizen is the proud co-owner of three hectares of maritime space. The question is therefore no longer whether the blue economy is promising – it definitely is – but how to sustainably develop economic activities linked to the ocean,

« Chaque Marocain est l'heureux copropriétaire de trois hectares d'espace maritime. »

"Each Moroccan citizen is the proud co-owner of three hectares of maritime space."

Mehdi Alaoui Mdaghri

considering the exceptional natural potential that we collectively enjoy. Today, through activities linked to fishing, tourism, maritime transport, and port logistics, which already represent key sectors of the Moroccan economy, and tomorrow through the development of marine renewable energies, shipyards or blue biotechnologies, Morocco must actively work, in accordance with the recommendations of the Economic, Social and Environmental Council (ESEC), on the establishment of an "economically efficient, socially inclusive and environmentally friendly blue economy".

« Il n'y a pas, à ce jour, au Maroc, de stratégie globale et intégrée en matière d'économie bleue. »

"To date there is no comprehensive and integrated strategy for the blue economy."

Mehdi Alaoui Mdaghri

L'absence de vision commune. Ici aussi, le CESE souligne que « la transition vers une économie bleue nécessite... un leadership au plus haut niveau à même d'assurer la coordination et l'arbitrage entre les différents acteurs concernés ».

Qu'en est-il de la préservation de l'environnement ?

Afin d'illustrer ce point, on peut prendre pour exemple le cas d'un parent qui voit son enfant jeter un déchet à la maison. Sa réaction est souvent celle-ci : « Mais enfin, est-ce que tu te crois dans la rue ? ». Comme si dans la rue, tout était permis... Et c'est là tout le problème : dès leur plus jeune âge, les enfants doivent apprendre que les rues, les plages, les forêts, les déserts et la mer leur appartiennent aussi. La préservation de l'environnement passe par l'appropriation de l'espace public. De même, une croissance bleue durable passe par une meilleure connaissance du milieu marin. Nous devons donc renforcer la « maritimité » du Maroc et des Marocains. Cette « maritimité », qui désigne les relations professionnelles, culturelles, récréatives, sportives entre les sociétés humaines et la mer, est la clé de voûte du développement à long terme de l'économie bleue. En effet, une intensification des initiatives et des actions de sensibilisation, d'éducation et de découverte de l'environnement marin auprès de la jeunesse marocaine bénéficierait fortement à l'économie bleue et à son développement.

Vous êtes à l'origine de la création il y a huit ans du Forum de la mer qui se tient chaque année à El Jadida. Parlez-nous de ce rendez-vous.

Le Forum de la mer est co-organisé par *Eganeo*, cabinet de conseil spécialisé dans le développement durable et l'organisation d'événements, et par *Planète Citoyenne*, ONG pour le développement durable et la protection de l'environnement. C'est un événement international dédié au développement durable de la mer et du littoral. Ce rendez-vous, devenu incontournable au Maroc pour les acteurs de la protection environnementale, propose des séances plénières, des ateliers d'experts nationaux et internationaux, des conférences, de grands témoignages mais aussi des projections de films, des lectures publiques, des activités culturelles, sportives et éducatives, notamment pour les enfants. La prochaine et 8^e édition du Forum de la Mer devrait se tenir à l'automne 2021 avec les Pays-Bas comme invité d'honneur. ■

What is the strategy of Morocco to make this economy a vector of development?

To me, and according to many observers from different backgrounds, this is precisely where the problem lies. Morocco has sectoral strategies, notably in the fields of fishing, tourism, logistics and port infrastructures, all of which are part of a process of reforms that have generally resulted in an improvement in the country's macroeconomic indicators over the last two or three decades.

However, to date there is no comprehensive and integrated strategy for the blue economy, which results in conflicts of prerogatives closely linked to a lack of common vision. Again, the ESEC points out that "the transition to a blue economy requires... a leadership at the highest level capable of ensuring coordination and arbitrage between the different actors involved".

What about environmental preservation?

To illustrate this, let's take the example of a parent who sees his or her child throwing away a piece of waste at home. Most of the time, the reaction is: "Come on! Do you think you're on the street?". As if everything was permitted in the street... And that is the problem: from a very early age, children must learn that the streets, the beaches, the forests, the deserts, and the sea also belong to them.

Preserving the environment involves the appropriation of public space. In the same way, sustainable blue growth requires a better knowledge of the marine environment. We must therefore reinforce the maritime nature of Morocco and its people.

This "maritimity", which defines the professional, cultural, recreational, and sporting relations between human societies and the sea, is the keystone of the long-term development of the blue economy. Indeed, increasing initiatives and actions to raise awareness, education, and discovery of the marine environment among Moroccan youth would greatly benefit the blue economy and its development.

You created, eight years ago, the Sea Forum held every year in El Jadida. Tell us more about this event.

The Sea Forum is co-organised by *Eganeo*, a consulting agency specialising in sustainable development and event organisation, and by *Planète Citoyenne*, an NGO dedicated to sustainable development and environmental protection. It is an international event focused on marine and coastal sustainable development.

This event, which has become a highlight in Morocco for actors involved in environmental protection, offers plenary sessions, workshops with national and international experts, conferences, testimonies, as well as film presentations, public readings, cultural, sporting, and educational activities, especially for children. The next and 8th edition of the Sea Forum should be held in autumn 2021 with the Netherlands as guest of honour. ■

*Président de la société *Eganeo* et de l'association *Planète citoyenne*. / President of the *Eganeo* Company and of the *Planète Citoyenne* NGO.



Le port de Tanger Med. / The Tanger Med port

« Tanger Med est un hub logistique mondial, situé sur le détroit de Gibraltar, à la croisée des routes maritimes majeures Nord/ Sud et Est/Ouest. »

"Tanger Med is a global logistics hub located on the Strait of Gibraltar, at the meeting point of the major north-south and east-west maritime routes."

Fouad Brini, Président du Conseil de surveillance de l'Agence spéciale Tanger Med (TSMA) / Chairman of the Supervisory Board of the Tanger Med Special Agency (TSMA)

PHOTO : TANGER MED

Entretien avec / Interview with **Abdelkader Amara**, Ministre de l'Équipement, du transport, de la logistique et de l'eau / Minister for Equipment, Transport and Water Logistics



« Le Maroc dispose d'un réseau d'infrastructures portuaires qui le place au vingtième rang mondial en terme de connectivité. »

"Morocco's port infrastructure network makes it one of the 20 most connected countries in the world."

Propos recueillis par / Interview by Aymeric Chauprade

Les prérogatives de votre ministère sont larges et stratégiques. Où placez-vous la mer dans ce vaste ensemble ?

La mondialisation des échanges commerciaux a largement favorisé l'essor du fret maritime. Pour le Maroc qui dispose de deux façades maritimes à la croisée des grandes lignes maritimes internationales, la mer occupe une place importante dans la chaîne logistique des transports. Le bateau est, de fait, le mode de transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux du pays. Avec 14 ports ouverts au commerce international, le Maroc dispose d'un réseau d'infrastructures qui le place au vingtième rang mondial en terme de connectivité. Le port de Tanger Med est aujourd'hui connecté à 186 ports répartis sur les cinq continents. Celui de Casablanca est relié à plus de 55 ports internationaux et traite en import-export 27% du trafic domestique national.

La problématique de l'eau est essentielle pour le Maroc qui a des ressources limitées, soumises de surcroît à la pression du développement socio-économique et de l'irrigation agricole. Vous évoquez la construction de barrages et d'usines de dessalement de l'eau de mer. Que préparez-vous précisément ?

Le Maroc dispose d'un climat fortement contrasté avec un régime pluviométrique et hydrologique très irrégulier dans le temps et dans l'espace. Le Royaume s'est donc engagé depuis longtemps dans une politique de maîtrise et de mobilisation des ressources en eau basée sur une planification à long terme et une gestion intégrée et anticipative. Cette politique a permis de doter le pays d'une importante infrastructure hy-

Your ministry has an extensive and strategic purview. Where does the sea fit in?

The globalisation of commercial trade has resulted to a surge in ocean shipping. Morocco has two seaboards at the meeting point of a number of major international shipping routes, making the sea is a big part of its transport logistics chain. Naturally, ships are the most frequently used means of transport for the country's commercial trade. With 14 ports open to international trade, Morocco's infrastructure network ranks it in the global top 20 in terms of connectivity. The port of Tanger Med is currently linked to 186 ports in five continents. Casablanca's port is linked to over 55 international ports and handles 27% of domestic national import-export traffic.

Water is a key issue for water-scarce Morocco. There is also the added pressures of socio-economic development and irrigation for farming. You mentioned that dams as well as seawater desalination plants are being built. Tell us more about these plans.

Morocco's climate is extremely diverse with variable rainfall and irregular river flow. This is why the Kingdom has long been committed to a water resource management and mobilisation policy based on long-term planning, and integrated and pre-emptive management. Under this policy, the country has water infrastructure mostly made up of 149 dams with a total capacity of 19.1 billion cubic metres, 11 structural dams under construction with a total storage capacity of 2.48 billion cubic metres, and three new dams



Le port de Tanger.

The port of Tangier.

draulique constituée principalement de 149 grands barrages d'une capacité totale de 19,1 milliards de mètres cubes, de 11 barrages structurants en cours de construction pour une capacité de stockage de 2,48 milliards de mètres cubes, auxquels vont s'ajouter trois nouveaux barrages et la surélévation de barrages existants, ce qui portera la capacité de stockage totale à 23,9 milliards de mètres cubes.

Un projet de *Plan national de l'eau 2020-2050* (PNE 20-50) a été présenté à la Commission Interministérielle de l'Eau le 25 Décembre 2019. Il prévoit de diversifier les sources d'approvisionnement par le recours à des ressources non conventionnelles – notamment le dessalement de l'eau de mer et la réutilisation des eaux usées épurées –, combinées à une gestion durable et rationnelle de la demande en eau. Le projet de PNE 20-50 fixe des objectifs stratégiques avec notamment la construction ou la surélévation de 50 nouveaux grands barrages ou barrages existants, le dessalement de près d'un milliard de mètre cube d'eau de mer, et la réutilisation des eaux usées à hauteur de 340 millions de mètre cube par an. Dans le cadre du *Programme national pour l'approvisionnement en eau potable et l'irrigation 2020-2027*, qui constitue la première phase du projet de PNE 20-50, le Ministère a lancé en 2020 les travaux de cinq projets de grands barrages et la programmation de cinq autres en 2021. Il a également entrepris la préparation d'un projet de station de dessalement de l'eau de mer dans la région de Casablanca-Settat d'une capacité de 300 millions de m³/an qui en ferait l'une des plus grandes stations d'Afrique. Le ministère a enfin adopté une nouvelle méthode de construction des petits barrages selon une approche participative garantissant la valorisation et la durabilité de ces projets.

« Le nouveau port de Nador West Med (NWMED), en cours de construction, sera complémentaire avec Tanger Med. »

"The new port of Nador West Med (NWMED) currently being built will be complementary to Tangier Med."

Abdelkader Amara

lined up. A number of existing dams will also be elevated, taking total storage capacity to 23.9 billion cubic metres. The National Water Plan 2020-2050 (PNE 20-50) project was presented to the Interministerial Water Committee on 25 December 2019. Its aim is to diversify sources of supply using unconventional resources – namely seawater desalination and reusing treated wastewater –, combined with a sustainable and sound management of demand. The PNE 20-50 project sets out strategic goals: constructing or elevating 40 new or existing large dams, desalinating nearly one billion cubic metres of seawater, and reusing up to 340 million cubic metres of wastewater a year. Under the National Programme for Drinking and Irrigation Water Supply 2020-2027 – phase I of the PNE 20-50 project – the ministry began works on five large dam projects in 2020, with five more scheduled in 2021. It has also begun preparations for

Les ports marocains assurent 98% des échanges commerciaux du pays. Quels sont les grands axes de la stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 ?

Cette stratégie s'articule autour de sept axes : rechercher la performance portuaire par l'incitation à l'innovation ; favoriser la performance logistique ; optimiser la valorisation des infrastructures portuaires et des connexions existantes ; se positionner dans le contexte national, régional et international ; tirer parti du rôle structurant des ports ; intégrer les objectifs environnementaux et urbains dès la phase de conception des projets d'investissement ; enfin adapter les structures portuaires aux incertitudes du long terme.

Comment le secteur portuaire marocain a-t-il réagi et résisté à la crise sanitaire mondiale ?

Il a montré une bonne résilience. Entre 2019 et 2020, le trafic portuaire a enregistré une hausse d'environ 13%, à l'exception des activités de passagers et de croisière qui ont été totalement arrêtées avec la fermeture des frontières. Conformément aux directives sanitaires adoptées à l'échelle internationale et nationale, et dès la déclaration des premiers cas de contamination par la Covid-19, le ministère a pris plusieurs dispositions : le renforcement des mesures de sécurité sanitaire dans les ports et à bord des navires ; la suspension temporaire de certaines lignes maritimes entre les ports marocains et internationaux ; l'accélération de la dématérialisation des processus portuaires à travers la digitalisation de nouveaux services ; l'adaptation des processus opérationnels au contexte d'urgence sanitaire.

Qu'en est-il justement de la digitalisation et de la sécurité des ports marocains ?

Des plateformes de dématérialisation des flux d'échanges de documents et d'informations au sein de la communauté portuaire ont été mises en place afin d'assurer la durabilité de la performance des opérateurs économiques. Il s'agit de *Port Community System* pour Tanger Med et de *PortNet* pour l'ensemble des autres ports du Royaume. En matière de sécurité, dans le cadre de la *Directive Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information* (DNSSI), une cartographie complète du système d'information portuaire a été établie, notamment par l'*Agence Nationale des Ports*, ce qui a permis de mettre en œuvre des plans de protection prenant en compte les différentes menaces jugées pertinentes vis-à-vis de ces systèmes.

Comment évoluent Tanger Med et les projets de nouveaux ports, Nador West Med et Dakhla Atlantique ?

Avec *Tanger Med 2* inauguré en juin 2019, le port de Tanger Med dispose d'une capacité de 9 millions de conteneurs et peut recevoir les dernières générations de navires. Le nouveau port de Nador West Med (NWMED), en cours de construction, sera complémentaire avec Tanger Med. Il drainera une partie de l'activité maritime mondiale et renforcera le rôle maritime et portuaire du Maroc sur la rive sud de la Méditerranée occidentale. Le Nouveau Port de Dakhla Atlantique (NPDA), quant à lui, vise à soutenir le développement économique, social et industriel régional dans tous les secteurs productifs, et également

a seawater desalination plan in the Casablanca-Settat region with an annual capacity of 300 million cubic metres, making it the biggest of its kind in Africa. The ministry has also adopted a new method for building small dams based on a participative approach to ensure their continued development and sustainability.

Morocco's ports handle 98% of the country's commercial trade. What are the main focus areas of the National Ports Strategy for 2030?

The strategy has seven focus areas: to strive for efficient ports through by way of incentives and innovation; to encourage efficient logistics; to optimise the ongoing development of port infrastructure and of existing connections; to leverage the national, regional and international context; to make good use of the structural role of ports; to integrate environmental and urban goals from the design phase of investment projects; and to adapt the port facilities to long-term uncertainties.

How has the Moroccan ports industry responded to and resisted to the global health crisis?

It has shown great resilience. Between 2019 and 2020, port traffic recorded a 13% increase, barring passenger and cruise traffic which ground to a complete halt when the borders closed. In accordance with the health directives adopted both nationally and internationally, and as soon as the first cases of Covid-19 infection were confirmed, the ministry took a several measures. It strengthened health security measures in the ports and on ships, temporarily suspended certain shipping routes between Moroccan and international ports, fast-tracked the digitisation of port processes through the digitalisation of new services, and adapted operational processes to the new health emergency situation.

What is the status of the digitalisation of Morocco's port security?

Two platforms for digitising all the port community's paperwork and information have been set up to allow economic operators to continue to perform: the *Port Community System* for Tanger Med, and *PortNet* for the rest of the ports of the Kingdom. In terms of security, under the *National Information Systems Security Directive* (DNSSI), the *National Ports Authority* in particular mapped out the entire port information system so that the protection plans implemented take into account all the threats to which the system is exposed.

How are the plans for the Tanger Med and the new Nador West Med and Dakhla Atlantique ports shaping up?

With the inauguration of *Tanger Med 2* in June 2019, the port of Tanger Med now has capacity of 9 million containers, and can accommodate the newest generations of ships. The new port of Nador West Med (NWMED) currently being built will be complementary to Tanger Med. It will siphon off a portion of the global marine activity, and strengthen Morocco's ma-

« Afin de développer l'industrie navale marocaine, nous avons élaboré un Plan directeur à l'horizon 2030 pour devenir, dans un premier temps, une référence régionale pour la construction de navires jusqu'à 120 mètres. »

"To develop Morocco's shipbuilding, we have drawn up a Master Plan for 2030. Our starting ambition is to become the regional benchmark for building ships of up to 120 meters."

Abdelkader Amara

à doter les régions du sud du Royaume d'un outil logistique moderne et évolutif à la hauteur de leurs ambitions de développement, en plus de la valorisation des produits de la pêche maritime. Ce port en eau profonde, qui va jouer un rôle important pour l'Afrique de l'Ouest, est en phase d'appel d'offres. La procédure relative à la passation du marché est en cours.

Tanger Med a obtenu pour la troisième fois, en 2020, le label « Ecoports » de l'Organisation des ports maritimes européens. Quelle est la politique marocaine sur ce sujet, aujourd'hui central, du développement durable ?

Ce label « EcoPorts » traduit la forte implication de Tanger Med dans le respect des normes environnementales et confirme sa démarche volontariste pour le développement durable, conformément aux standards internationaux. Cette distinction vient s'ajouter à la certification ISO 14001 de son système de management environnemental. Les ports marocains s'inscrivent dans une démarche visant à améliorer continuellement leurs performances en matière d'efficacité énergétique, de réduction de l'utilisation des ressources naturelles et de préservation de la biodiversité.

Le Maroc souffre d'un déficit en matière de construction navale. Quelle est précisément la situation et quels sont vos projets et vos ambitions dans ce domaine ?

Afin de développer l'industrie navale marocaine, nous avons élaboré un *Plan directeur pour le développement des infrastructures portuaires dédiées à l'industrie navale à l'horizon 2030*, avec pour ambition de devenir, dans un premier temps, une référence régionale pour la construction de navires jusqu'à 120 mètres. Le Maroc aspire, en outre, à devenir un pôle régional de démantèlement structuré des navires, en synergie avec l'industrie sidérurgique nationale. Nous visons également à concentrer l'activité de réparation navale sur la flotte nationale avec une activité à l'export opportuniste. Un projet de nouveau chantier naval est en cours dans le port de Casablanca. Il disposera d'infrastructures lui permettant d'accueillir toutes les catégories de navires de la flotte nationale, avec notamment une forme de radoub de 240 mètres de long et de 40 mètres de large, un élévateur à bateaux d'une capacité de 5 000 tonnes et des portiques à sangles d'une capacité de 450 tonnes. Des projets de chantiers navals industriels sont également en cours à Agadir et dans le cadre du nouveau port de Dakhla Atlantique, en plus de l'optimisation de chantiers existants, toujours à Agadir et dans le port de Tan Tan. ■

ritime and port role on the southern shore of the western Mediterranean. As for the NPDA, the *Nouveau Port de Dakhla Atlantique*, the new port will support the economic, social and regional development of all the productive sectors, and provide the Kingdom's southern regions with a modern and scalable logistics tool to meet their development ambitions, while promoting sea-fishing products. As a deep-water port, it will play an important role for West Africa. The tendering process is underway, and the procurement procedure is in progress.

Tanger Med was awarded the EcoPorts certification by the European Sea Ports Organisation in 2020 for the third time. What is Morocco's policy on sustainable development, an issue that is so important today.

The EcoPorts certification reflects Tanger Med's active involvement in environmental standards, and confirms its proactive approach to sustainable development in accordance with international standards. This distinction is in addition to the ISO 14001 certification of its environment management system. Morocco's ports have committed to a strategy of continually improving their performance in the areas of energy efficiency, using fewer natural resources, and protecting biodiversity.

Morocco suffers from a lack of shipbuilding. What is situation exactly, and what are your plans and ambitions for the industry?

To develop Morocco's shipbuilding, we have drawn up the Master Plan for the Development of Port Infrastructure dedicated to the Shipbuilding Industry by 2030. Our starting ambition is to become the regional benchmark for building ships of up to 120 meters. Morocco also aspires to become a regional hub for ship structure dismantling by drawing on synergies with the national steel industry. We also aim to focus the ship repair activity on our national fleet, while keeping an eye on export activity opportunities. There are also plans for a new shipyard in the port of Casablanca. Its infrastructure will be able to handle all ship categories of the national fleet, with a dry dock measuring 240 metres long and 40 metres wide, a ship lift with a 5,000-tonne capacity, and portal cranes with slings with a 450-tonne capacity. There are a number of plans in progress for industrial shipyards in Agadir as part of the new Dakhla Atlantique port, and existing shipyards are being enhanced in Agadir in the port of Tan Tan. ■

Entretien avec / Interview with **Fouad Brini**,
Président du Conseil de surveillance de l'Agence spéciale Tanger Med (TSMA)
Chairman of the Supervisory Board of the Tanger Med Special Agency (TSMA)



« Nous visons d'intégrer le classement des vingt premières plateformes portuaires à l'échelle mondiale. »

"Our aim is to become one of the top 20 shipping hubs in the world."

Propos recueillis par / Interview by Aymeric Chauprade

Que représente aujourd'hui le complexe portuaire de Tanger Med ?

Tanger Med est un hub logistique mondial, situé sur le détroit de Gibraltar, à la croisée des routes maritimes majeures Nord/Sud et Est/Ouest. Il est composé de trois ports développés sur 1 000 hectares : Le Port *Tanger Med 1*, Le Port *Passagers et Rouliers*, et le Port *Tanger Med 2*. Il possède de grandes capacités de traitement : plus de 9 millions de conteneurs, 1 million de véhicules neufs, 15 millions de tonnes d'hydrocarbures, 7 millions de passagers et 700 000 camions TIR¹ par an. Depuis son démarrage et au fil de son développement, le groupe a drainé un investissement total de l'ordre de 103 milliards de dirhams (9,8 milliards d'euros) sur les volets portuaire, logistique et industriel. Après 14 années d'exploitation, nous sommes devenus le premier port à conteneurs sur le bassin méditerranéen. Nous avons confirmé également notre *leadership* africain pour la quatrième année consécutive.

Ces résultats répondent-ils aux objectifs initialement prévus lors de la création du port ?

Le complexe industrialo-portuaire intégré Tanger Med est le fruit de la vision stratégique de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, énoncée lors de son discours de 2003 pour faire du projet « un modèle de développement régional intégré » et « un partenaire actif dans les échanges internationaux et bien intégré à l'économie mondiale ». Aujourd'hui, c'est un hub maritime et logistique pour les plus grandes alliances mari-

1- Le TIR, qui signifie Transport International Routier, est un régime douanier destiné à optimiser la circulation des marchandises dans le réseau international de transport routier. Source : Commission économique des Nations unies pour l'Europe.

What does the Tanger Med port complex represent today?

Tanger Med is a global logistics hub located on the Strait of Gibraltar, at the meeting point of the major north-south and east-west maritime routes. It has three ports built over 1,000 hectares: Tanger Med Port, Tanger Med Port Passengers, and Tanger Med 2 Port. It has an impressive annual handling capacity of over 9 million containers, 1 million new vehicles, 15 million tonnes of oil and gas, 7 million passengers, and 700,000 TIR trucks¹. Since its beginnings and throughout its development, the complex has attracted a total of 103 billion dirhams in investments (9.8 billion euros) in port, logistics and industrial facilities.

After 14 years of operation, we are now the biggest container port in the Mediterranean basin, and have confirmed our leadership on the African continent for the fourth year in a row.

Do these results meet the initial objectives set out at the port's creation?

The integrated industrial-port complex of Tanger Med comes from the strategic vision of His Majesty King Mohammed VI, as presented in his 2003 address, to make the project an "integrated model of regional development" and an "active partner in international trade that is embedded in the global economy".

1 - TIR, which stands for *Transport International Routier*, is a customs regime designed to optimise the movement of goods in the international road transport network. Source: United Nations Economic Commission for Europe.



Le port de Tanger Med. / The Tanger Med port.

« Nous sommes devenus le premier port à conteneurs sur le bassin méditerranéen. »

"We are now the biggest container port in the Mediterranean basin."

Fouad Brini

times mondiales. Il se positionne comme une plateforme de transbordement majeure sur les flux intercontinentaux et sur les flux d'éclatement vers l'Afrique, qui représentent près de 40% du trafic conteneurs traité. La présence de grands acteurs mondiaux, maritimes, logisticiens et industriels, témoigne de l'importance du choix porté sur Tanger Med. Ainsi de grands acteurs maritimes tels que Maersk, CMA-CGM, Hapag Lloyd, de grands acteurs logisticiens tels que DHL, CEVA Logistics, Nippon Express, Decathlon, et de grands acteurs industriels tels que Varroc, Hands Corporation, Siemens, Valeo, Magneti Marelli sont installés dans ce complexe industrialo-portuaire.

Quels sont vos principaux projets de développement et pour quelles perspectives ?

Nous continuerons à assumer pleinement notre rôle de plateforme portuaire de référence. Désormais premier port à conteneurs en Méditerranée, et doté d'une capacité portuaire opérationnelle de 9 millions de conteneurs, nous poursuivons nos objectifs de productivité et de compétitivité et visons d'intégrer le classement des vingt premières plateformes portuaires à l'échelle mondiale.

Today, it is a maritime and logistics hub for the world's biggest shipping alliances, as well as a major transshipment hub for inter-continental flows and for dispersed flows towards Africa, which make up close to 40% of container traffic handled. It is also an industrial platform for some of the biggest names in shipping (Maersk, CMA-CGM, Hapag Lloyd), logistics (DHL, CEVA Logistics, Nippon Express, Decathlon) and industry (Varroc, Hands Corporation, Siemens, Valeo, Magneti Marelli).

Parallèlement, nous poursuivrons notre développement sur la dimension logistique, notamment par le renforcement des flux Monde-Monde, et également à travers la consolidation des corridors logistiques d'exports industriels et agroalimentaires reliant l'Afrique à l'Europe.

Enfin, sur le volet de la plateforme industrielle, nous poursuivrons le développement de zones d'activités attractives par l'installation de sociétés multinationales opérant dans les secteurs de l'automobile, l'aéronautique, l'électronique, le textile et la logistique.

Comment Tanger Med est-il connecté au monde ?

Tanger Med est connecté à plus de 180 ports mondiaux et 70 pays, sur une base hebdomadaire. Nous sommes reliés à trois jours du Nord de l'Europe, 10 jours de l'Amérique et 20 jours de la Chine. Nous constituons également un pont maritime

reliant l'Afrique à l'Europe distante seulement de 14 km. Des connexions « courtes distances » connectent Tanger Med aux ports espagnols d'Algésiras, de Motril, et de Barcelone, français de Marseille et Sète, et italien de Gênes. Ces connexions maritimes offrent des solutions logistiques privilégiées pour les importateurs/exportateurs, leur permettant d'atteindre les marchés cibles. Au niveau africain, nous sommes reliés chaque semaine à près de 40 ports et 20 pays. Par ailleurs, Tanger Med est raccordé à un réseau routier (autoroutes, voie express), et ferroviaire, pour le transport des marchandises et des personnes vers les centres économiques du Royaume.

Quelles sont vos marges de développement sur le plan de la connectivité, du temps de rotation des navires, de la sécurité... ?

Tanger Med est un port en eau profonde lui permettant de recevoir les plus grands porte-conteneurs au monde. Il a reçu en 2020, 916 navires de plus de 290 mètres (méga ships), un chiffre en hausse de 14% par rapport à 2019. Nous accordons une attention particulière aux partenaires maritimes et à leurs attentes en matière de traitement des demandes d'escale. A cet effet, un système digitalisé de gestion de la priorité des escales a été mis en place permettant de réduire les délais d'attente des navires, d'améliorer la sécurité du trafic maritime, et d'optimiser l'affectation des services aux navires (pilotage, remorquage et lamanage). Nous sommes, à cet égard, membre actif dans une *Task force* internationale, « Port Call Optimization », aux côtés des ports de Rotterdam, Hamburg, Anvers, Los Angeles etc. Nos équipes de la capitainerie et du pilotage jouent un rôle important dans le processus d'accueil des navires, grâce à

What are your key development plans and the desired outcomes?

We will of course continue to fulfil our role as an essential shipping hub. Our handling capacity of 9 million containers makes us the busiest container port in the Mediterranean, so we will continue to drive forward our productivity and competitiveness. Our aim is to become one of the top 20 shipping hubs in the world.

Parallel to that, we are expanding in logistics by strengthening world wide flows, and by consolidating industrial and agro-food export logistics corridors from Africa to Europe. We are also developing attractive business parks, as multinational companies in the automotive, aeronautics, electronic, textile and logistics sectors choose our industrial platform for their operations.

How is Tanger Med connected to the rest of the world?

Every week, Tanger Med connects to over 180 global ports in 70 countries. We are three days away from the northern Europe, 10 days away from the United States, 20 days away from China, and bridge the 14 km between Africa and Europe. There are also "short-distance" lines connecting Tanger Med to ports in Spain (Algeciras, Motril, and Barcelona), France (Marseille and Sète), and Italy (Genoa). Logistically speaking, these routes are ideal for importers/exporters to reach their target markets. On the African continent we connect with some 40 ports in 20 countries every week. Tanger Med also links up with a road network (highways and expressways) and a railway network to move goods and passengers to the Kingdom's economic centres.

Is there still room to grow in terms of connections, vessel turnaround time, security, and other areas?

As a deep-water port, Tanger Med can receive the biggest container ships in the world. In 2020, 916 mega ships (over 290 metres) called to port, which is 14% more than in 2019. We take special care to meet the expectations of our maritime partners with regards to the management of their port-call requests. That is why we have a digital management system in place for prioritising port calls, allowing us to reduce vessel waiting time, improve maritime traffic security, and optimise the allocation of ship services (piloting, towing and mooring). In fact, we are an active member of the international Port Call Optimization task force, alongside ports like Rotterdam, Hamburg, Antwerp and Los Angeles. Our port-master and piloting teams play an important role in the vessel reception process thanks to their commitment and involvement, day in and day

« Tanger Med a reçu en 2020, 916 navires de plus de 290 mètres (méga ships), un chiffre en hausse de 14% par rapport à 2019. »

"In 2020, 916 mega ships (over 290 metres) called to port, which is 14% more than in 2019."

Fouad Brini



« Tanger Med reste le premier port non européen à avoir obtenu le label Ecoports délivré par l'Organisation Européenne des ports maritimes. »

"Tanger Med remains the first non-European port to have received EcoPorts certification issued by the European Seaports Organisation."

Fouad Brini

leur engagement et à leur implication au quotidien pour assurer les escales maritimes dans les meilleures conditions. Nous sommes dotés d'un système de sûreté portuaire intégré pour l'ensemble de nos installations. De même, nous avons mis en place une organisation efficace de la sécurité basée essentiellement sur la prévention des risques et l'intervention rapide en cas d'incendie ou autres sinistres dans la zone portuaire.

Où en êtes-vous particulièrement sur le plan environnemental ?

Depuis sa création, Tanger Med a déployé des efforts importants pour mettre en place une démarche graduelle et évolutive de développement durable qui lui permettra d'assurer sa croissance dans le respect de l'environnement. Nous veillons à une gestion éco-responsable de l'eau avec la mise en place d'une station pour la collecte et le traitement des eaux chargées en hydrocarbures – *Station Marpol* –, la collecte des déchets solides des navires, le recyclage des eaux usées du complexe portuaire et des zones d'activités... Nous avons démarré également un programme d'efficacité énergétique avec la généralisation de l'éclairage LED dans le

out, to ensuring that port calls take place in the best conditions. All our facilities are equipped with an integrated port safety system. We also have effective security arrangements in place that are essentially based on risk prevention and rapid response in the event of fires or other disasters in the port area.

What about the environment?

From day one, Tanger Med has made considerable efforts to phase in a scalable sustainable development approach, enabling it to pursue its growth while respecting the environment. To manage our water in an eco-responsible way, we have the Station Marpol plant for collecting and treating water containing oil and gas, solid waste from vessels, and for recycling wastewater from the port complex and business parks. We have also launched an energy efficiency programme by installing LED lighting in the port complex and business parks. In recognition of our efforts, in 2020 we were again recipients of the PERS-certified EcoPorts certification issued by the European Seaports Organisation (ESPO). Tanger Med remains the first non-European port to have received this distinction and to be part of the EcoPorts network.

complexe portuaire et les zones d'activités. En forme de consécration, nous avons à nouveau obtenu en 2020 le label « Ecoports » certifié PERS, délivré par l'Organisation Européenne des ports maritimes (ESPO). Tanger Med demeure ainsi le premier port non européen à avoir obtenu cette distinction et à avoir rejoint le réseau « Ecoports ».

Comment évaluez-vous Tanger Med par rapport aux autres ports méditerranéens que ce soit en termes de capacité, de compétitivité, de développement durable...

Tanger Med a confirmé en 2020 sa position de port *leader* en Méditerranée. La barre de plus de 500 000 conteneurs manutentionnés par mois a été dépassée à cinq reprises avec un nouveau record établi pendant le mois de novembre 2020 de 553 164 conteneurs EVP (Equivalent Vingt Pieds). Ces performances représentent un trafic et un niveau de productivité jamais atteint par les ports de la Méditerranée. Nous avons l'ambition de poursuivre cette dynamique et de devenir une plateforme de référence dans le bassin méditerranéen avec le renforcement des trafics réalisés, notamment pour le trafic de conteneurs et de camions TIR, mais aussi : la consolidation de notre place de plateforme compétitive incontournable pour les grandes alliances maritimes et pour le commerce mondial ; le soutien des actions en faveur de la protection de l'environnement et le développement durable ; et enfin l'engagement vers une transformation digitale pour devenir un « port intelligent » doté d'équipements technologiques modernes et innovants.

Tanger Med, c'est aussi une importante plate-forme industrielle. En quoi consiste-t-elle et que représente-t-elle aujourd'hui ?

Tanger Med est également, en effet, une plateforme logistique et industrielle développée sur 2 000 hectares, sur une base foncière de 5 000 hectares. Adossée au complexe portuaire, cette plateforme est composée de six zones d'activités orientées vers les secteurs de l'automobile, de l'aéronautique, du textile, de l'agroalimentaire, de la logistique et des services. Elle abrite aujourd'hui plus de 1 100 entreprises en activité représentant un volume d'affaires annuel de 59 milliards de dirhams (5,3 milliards d'euros). Le dernier classement du *Financial Times* a positionné la plateforme industrielle Tanger Med comme deuxième zone économique mondiale après la zone de Dubaï, pour l'attrait des nouveaux investissements étrangers.

Comment la zone franche de Tanger Med se distingue-t-elle d'autres zones franches et quels avantages offre-t-elle aux investisseurs ?

La plateforme industrielle Tanger Med offre de la compétitivité aux opérateurs. Elle se démarque par la qualité de ses services intégrés, son infrastructure aux standards internationaux et sa situation géographique unique offrant aux investisseurs un pont maritime de 14 km vers l'Europe et une connectivité maritime vers plus de 180 ports et 70 pays. Notre filiale « Tanger Med Zones » est l'aménageur, développeur et opérateur de la

Compared to other Mediterranean ports, how do you rank Tanger Med in terms of capacity, competitiveness, sustainable development, etc.?

In 2020, Tanger Med confirmed its position as a leading port in the Mediterranean by exceeding the bar of 500,000 containers handled per month five times, even setting a new record in November by handling 553,164 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) containers. No port in the Mediterranean has ever achieved such volumes of traffic and level of productivity. We want to continue in this way, and become a leading platform in the Mediterranean basin by increasing traffic capacity, especially container and TIR truck traffic, but also by consolidating our stronghold as an indispensable and competitive platform for the big shipping alliances and for global trade. Other ambitions include supporting environmental protection and sustainable development initiatives, and shifting to digital in order to become a "smart port" equipped with the latest in modern and innovative technology.

Tanger Med is also a major industrial platform. Can you tell us what this is and what it represents today?

Tanger Med is indeed a logistics and industrial platform, developed on 2,000 hectares over a 5,000-hectare land base. Built onto the port complex, the platform has six business parks, chiefly in the automotive, aeronautic, textile, agro-food, logistics and services sectors. Today it hosts over 1,100 active companies, representing a total business volume of 59 billion dirhams (5,3 billion euros). The latest *Financial Times* listing ranks the Tanger Med industrial platform as the second biggest global economic zone after Dubai in terms of attracting new foreign investment.

How does the Tanger Med free zone stand out from other free zones, and what are the advantages for investors?

The Tanger Med industrial platform has a lot to offer for operators. It stands out for the quality of its integrated services, its infrastructure based on international standards, and its geographic location. These attributes offer investors a 14 km bridge to Europe, and maritime connectivity to over 180 ports in 70 countries. Our subsidiary Tanger Med Zones is the planner, developer and operator of the Tanger Med industrial platform. Tanger Med Zones facilitates investment from international and Moroccan operators, and is the main set-up, building and operating interface.

Which industries or what kind of businesses in general do you plan to develop in your free zone?

In our business parks we have developed industrial sections around the automotive, aeronautic, textile, agro-food, logistics and services trades. In automotive, for instance, we have an ecosystem of close to 100 equipment suppliers who have

plateforme industrielle de Tanger Med. « Tanger Med Zones » facilite l'investissement d'opérateurs internationaux et marocains, et constitue une interface principale pour les procédés d'installation, de construction et d'exploitation.

Quelles industries et d'une manière générale, quelles types d'activités avez-vous l'intention de développer dans votre zone franche ?

Nous avons développé au sein de nos zones d'activités des filières industrielles autour des métiers de l'automobile, de l'aéronautique, du textile, de l'agroalimentaire, de la logistique, et des services. Pour l'automobile par exemple, nous comptons dans nos zones la présence d'un écosystème de près de 100 équipementiers venus accompagner les constructeurs installés au Maroc (Renault et PSA), mais également ceux installés en Europe (Ford, Volkswagen, Jaguar etc).

Pour la logistique, la zone opérée par notre filiale « Medhub » attire les plus grands logisticiens 3PL² mondiaux qui se sont installés à Tanger Med afin d'opérer leur *hub* de distribution sur les continents africain, européen et américain. Cette zone assure des échanges logistiques directs avec plus de 100 pays dans le monde. La diversification des zones d'activités reste primordiale pour le groupe par la mise en place de zones industrielles à l'export, mais également de zones « non-franches » focalisées sur les services, le commerce, l'industrie et la logistique pour le marché national. A cet effet, nous développons actuellement de nouvelles zones d'activités économiques et commerciales, dédiées aux activités de *retail*³ et de services, dans la région du Nord du Maroc.

Comment voyez-vous l'évolution du transport et du commerce maritimes en Méditerranée dans les prochaines années ?

Selon la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED), 90% du commerce mondial est transporté par voie maritime. Dans ce contexte, la Méditerranée occupe un rôle pivot et concentre 20% du commerce maritime mondial, 10% du transit de conteneurs et plus de 200 millions de passagers circulant dans tout le bassin méditerranéen. L'industrie du transport maritime mondial connaît depuis plusieurs années plusieurs mutations, qui s'accroîtront dans l'ère post-Covid. La redistribution des chaînes logistiques mondiales, l'accélération du commerce électronique et la reconfiguration des supply chain (Ndlr, chaînes d'approvisionnement) sont autant de facteurs qui concourent à cette tendance. ■

2 - Un prestataire 3PL (Troisième Partie Logistique) ou en anglais (Third-Party Logistics provider) est un prestataire de la chaîne logistique qui a la responsabilité d'exécuter une partie plus ou moins importante de la logistique de ses clients. C'est une forme de sous-traitance qui concerne en particulier la gestion d'entrepôt et du transport (et tous les services associés et liés), deux activités qui nécessitent un coût d'investissement énorme et dont un grand nombre d'entreprises préfère se passer. Source logistiqueconseil.org

3 - Le *retail* est le commerce de détail. C'est le dernier maillon de la chaîne de distribution.

« Tanger Med abrite aujourd'hui plus de 1100 entreprises représentant un volume d'affaires annuel de 5,3 milliards d'euros. »

"Tanger Med hosts over 1,100 active companies, representing a total business volume of 5,3 billion euros."

Fouad Brini

come to support manufacturers (Renault and PSA) set up in Morocco, as well as those in Europe (Ford, Volkswagen, Jaguar, etc.).

On the logistics side, the area run by our Medhub subsidiary draws in the world's biggest 3P² providers, which have set up at Tanger Med to operate their distribution hub on the African, European and American continents. Direct logistics interchange with over 100 countries worldwide takes place in this area.

Diversifying the business parks remains a key priority for the group, and it has created industrial areas for export, as well as "non-free" zones specialised in services, trade, industry and logistics for the domestic market. We are therefore working on new economic and commercial business parks in retail³ and services in the northern region of Morocco.

What do the next few years hold for maritime transportation and trade in the Mediterranean?

According to the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 90% of global trade is seaborne. This gives the Mediterranean has a pivotal role, for it concentrates 20% of global maritime trade, 10% of containers in transit, and over 200 million passengers moving throughout the entire Mediterranean basin. In recent years the global maritime transportation industry has undergone a number of changes that will be compounded in the post-Covid era. The redistribution of global logistics chains, the acceleration of e-commerce and the recalibration of supply chain are just some of the contributing factors. ■

2 - A 3PL (Third-Party Logistics) provider is a supplier in the logistics chain that is responsible for executing a small or large part of its client's logistics. This form of outsourcing mostly concerns warehousing and transportation (and related services) — two activities that require a tremendous amount of investment, and which a great deal of companies prefer to subcontract. Source: logistiqueconseil.org

3 - The last link in the distribution chain.

Entretien avec / Interview with **Rodolphe Saadé**
 PDG de CMA CGM / CEO of CMA CGM



« Nous souhaitons encore renforcer notre présence au Maroc. »

"We want an even greater presence in Morocco."

Propos recueillis par / Interview by **Bertrand de Lesquen**

A quand remonte la présence de CMA CGM au Maroc, que représente-t-elle aujourd'hui et quelles sont les perspectives de développement ?

La Méditerranée a toujours occupé une position stratégique dans les échanges mondiaux, du fait de son positionnement entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Cette position sera, selon moi, confortée dans les prochaines années car la Méditerranée se situe à la croisée de plusieurs dynamiques : celle des échanges Asie-Europe qui resteront très soutenus, le phénomène croissant de régionalisation avec le rapprochement des centres de production vers les centres de consommation, et enfin le développement rapide de l'Afrique sub-saharienne.

L'ambition de notre Groupe est d'accompagner ces dynamiques méditerranéennes. Le Maroc y joue un rôle clef, du fait de son emplacement géographique, de son dynamisme économique et de son ambition africaine. Et nous souhaitons encore nous y renforcer. Nous sommes présents dans le Royaume depuis 1983 et nous y occupons aujourd'hui une position de leader sur le transport maritime, avec plus de 1 000 collaborateurs, 31 services maritimes et 1 300 escales par an. Mais nous voulons aller plus loin. Nous sommes en train de développer les infrastructures portuaires à Casablanca et de renforcer les connexions avec l'Asie et l'Afrique, et en intra-Méditerranée. Nous avons aussi l'ambition d'y devenir un leader dans la logistique, avec notre filiale CEVA.

CMA CGM détient 40% du terminal à conteneurs Eurogate au port de Tanger Med 1. Que représente Eurogate ? Et que pouvez-vous nous dire de cet immense complexe industriel-portuaire qu'est Tanger Med ?

Un terminal représente un accélérateur de l'économie d'un

How long has CMA CGM been in Morocco? What does the Group represent today, and what are its growth prospects?

The Mediterranean has always been strategically important in global trade on account of its location between Europe, Africa and Asia. And I believe it

« *Tanger Med et Eurogate sont de formidables atouts pour le Maroc.* »

"*Tangier Med and Eurogate are fantastic assets for Morocco.*"

Rodolphe Saadé

is set to become even more important over the next few years, for it finds itself at the intersection of a number of trends: persistently high trade volumes between Asia and Europe, increasing regionalisation as production centres move closer to consumer centres, and the fast development of Sub-Saharan Africa.

As a Group, our ambition therefore is to support these trends at play in the Mediterranean. Morocco has a key role to



Arrivée du CMA CGM *Kerguelen* au port de Tanger Med.

Arrival of the CMA CGM *Kerguelen* at Tangier Med port

pays. Grâce à l'excellence de ses infrastructures, *Eurogate* relie la plateforme industrielle et logistique de Tanger Med à l'Europe et à l'Asie. Tanger Med est extrêmement attractif pour les grandes entreprises internationales : un maillage routier efficace, de grandes surfaces logistiques, et des connexions maritimes avec le monde entier. Ce n'est pas un hasard si nos plus grands navires y escalent. Tanger Med et *Eurogate* sont de formidables atouts pour le Maroc.

CMA CGM participe, vous l'avez dit, au développement du terminal à conteneurs de Casablanca. Avec quelles ambitions ?

Un maillage de terminaux contribue au développement économique d'un pays. Tanger et Casablanca sont complémentaires, dans la mesure où ils font le pont entre la Méditerranée et l'Afrique sub-saharienne. C'est pourquoi nous sommes en train de travailler sur les infrastructures pour que le terminal de Casablanca puisse accueillir des navires de plus grande

play in the region, thanks to its geographic location, economic dynamism and African ambition. And we want to build on this. We have been operating in the Kingdom since 1983, and today have over 1,000 employees, 31 maritime services and 1,300 port calls, maintaining our leadership in maritime transport. But we want to go further. We are currently developing port infrastructure in Casablanca and bolstering our connections with Asia, Africa, and within the Mediterranean. We also want to become a leader in logistics through our subsidiary CEVA.

CMA CGM owns 40% of the Eurogate container terminal at Tanger Med 1. Tell us more about Eurogate and the massive industrial port complex that is Tanger Med.

A terminal works as an accelerator for a country's economy. Thanks to its infrastructural excellence, *Eurogate* bridges the industrial and logistics platform of Tanger Med with both Europe and Asia. Tangier Med is immensely attractive

capacité, et de renforcer la connectivité du port. L'enjeu est de développer le trafic à Casablanca, pour libérer le potentiel économique de la région, notamment en lien avec l'Afrique sub-saharienne.

Quels services, autre que le transport maritime, le Groupe propose-t-il au Maroc ?

Depuis 2018, nous nous sommes développés dans la logistique, avec le rachat de CEVA. CEVA nous permet de couvrir toute la chaîne d'approvisionnement. Aujourd'hui, toutes nos activités sont représentées au Maroc : du transport maritime, en passant par la gestion de terminaux, le transport aérien ou routier, ou encore l'entreposage, ce qui nous permet d'offrir à nos clients des solutions à forte valeur ajoutée.

« Nous voulons développer le trafic à Casablanca pour libérer le potentiel économique de la région, notamment en lien avec l'Afrique sub-saharienne. »

"We want to boost traffic to Casablanca and unleash the region's economic potential, especially with Sub-Saharan Africa."

Rodolphe Saadé

Quel est votre sentiment sur la présence croissante de la Chine en Méditerranée ?

La Chine est aujourd'hui un partenaire incontournable des échanges économiques mondiaux et elle le restera. La Méditerranée est un espace stratégique, sur la route de la soie maritime. Sa présence en Méditerranée n'est donc pas surprenante.

La Méditerranée, berceau, matrice devrait-on dire, du groupe CMA CGM est aujourd'hui l'une des mers les plus polluées et menacées du monde. Le groupe participe-t-il à sa préservation ?

En tant qu'acteur méditerranéen, nous sommes bien évidemment conscients de sa fragilité et soucieux de sa préservation. Que ce soit en matière de préservation de la biodiversité ou de réduction de nos émissions, notre Groupe a pris des engagements forts. Nous veillons, par exemple, à nettoyer nos eaux de ballast, pour éviter qu'un micro-organisme étranger ne vienne déséquilibrer les écosystèmes marins actuels.

to major international corporations; it offers an efficient road network, massive logistics space, and maritime connections to the entire globe. There's a reason our biggest vessels call to port here! Tangier Med and Eurogate are fantastic assets for Morocco.

You mentioned that CMA CGM is involved in developing the container terminal in Casablanca. What are you hoping to achieve?

Having a network of terminals contributes to a country's economic development. Tangier and Casablanca complement one another by being a bridge between the Mediterranean and Sub-Saharan Africa. Therefore we are currently working on the infrastructure of the Casablanca terminal so that it can accommodate larger-capacity vessels and give the port greater connectivity. The goal is to boost traffic to Casablanca and unleash the region's economic potential—especially with Sub-Saharan Africa.

Other than maritime transport, what services does the Group offer Morocco?

We've been expanding in the area of logistics since 2018 when we bought CEVA—an acquisition that allows us to cover the entire supply chain. Today all of our businesses—maritime transport, terminal management, air and road transport, storage, etc.—are represented in Morocco, giving our customers access to high added value solutions.

How do you feel about China's growing presence in the Mediterranean?

China is and will remain an essential partner in global economic trade. The Mediterranean is strategically placed on the maritime silk route, so it is only natural that China should be present in the Mediterranean.

The Mediterranean is the cradle of CMA CGM. It is one of the most polluted and threatened seas in the world today. Is the Group contributing to its preservation?

As an operator in the Mediterranean, we are very much aware of its vulnerability and need for preservation. As a Group, we have made firm commitments to the preservation of biodiversity and lowering our emissions. For example, we make sure our ballast water is cleaned in order to prevent



Le CMA CGM Kerguelen dans le port de Tanger Med.
The CMA CGM Kerguelen in Tangier Med port.

© CMA CGM

« Nous convertissons notre flotte aux énergies de transition comme le gaz naturel liquéfié, le biométhane et les biocarburants. »

"We are converting our fleet to transition energies like liquefied natural gas, biomethane and biofuels."

Rodolphe Saadé

Nous sommes aussi en train d'accélérer notre transition énergétique en faisant le choix du pragmatisme : nous agissons dès maintenant en convertissant notre flotte aux énergies de transition comme le Gaz naturel liquéfié, le biométhane et les biocarburants. En parallèle, nous travaillons d'ores et déjà pour l'avenir afin de trouver les solutions qui permettront de décarboner entièrement la chaîne d'approvisionnement et atteindre la neutralité carbone en 2050. ■

foreign micro-organisms from unbalancing current marine ecosystems.

We are also stepping up our energy transition by making pragmatic choices: we have started converting our fleet to transition energies like liquefied natural gas, biomethane and biofuels. We are also looking to the future and seeking solutions for decarbonising our entire supply chain so that we can achieve carbon neutrality by 2050. ■



Pêche à la sardine en Méditerranée. / Sardine fishing in the Mediterranean.

« La pêche maritime contribue à environ 2 % du PIB national et représente près de 10 % des exportations nationales et 36 % des exportations agro-alimentaires. »

"The fishing industry accounts for approximately 2% of the national GDP and represents nearly 10% of national exports and 36% of agro-food exports."

Aziz Akhannouch, Ministre marocain de l'agriculture, de la pêche maritime, du développement rural et des eaux et forêts / Moroccan Minister of Agriculture, Maritime Fisheries, Rural Development and Water and Forests

PHOTO : INSTITUT NATIONAL DE RECHERCHE HALIEUTIQUE / INRH

Entretien avec / Interview with **Aziz Akhannouch**,
Ministre de l'agriculture, de la pêche maritime, du développement rural et des eaux et forêts
Minister of Agriculture, Maritime Fisheries, Rural Development and Water and Forests



« Le Royaume du Maroc est aujourd'hui la 15^{ème} puissance halieutique mondiale. »

"The Kingdom of Morocco has become the 15th largest fishing nation in the world."

Propos recueillis par / Interview by Erwan Sterenn

Que représente aujourd'hui le secteur de la pêche maritime pour le Maroc, sur le plan économique comme sur le plan sociétal ?

Le secteur de la pêche maritime occupe une place importante dans le développement socio-économique du Maroc. Le Royaume est aujourd'hui la 15^{ème} puissance halieutique mondiale et est premier en Afrique en pêche de captures. Le secteur contribue à environ 2% du PIB national et représente près de 10% des exportations nationales et 36% des exportations agro-alimentaires.

Au plan social, le secteur génère environ 240 000 emplois directs et 650 000 emplois indirects et constitue ainsi une source de revenu pour 3 à 4 millions d'habitants. La pêche artisanale qui revêt un caractère purement social, génère à elle seule environ 60.000 emplois directs en mer. Elle est pratiquée par environ 17 000 barques dans plus de 150 sites de pêche le long du littoral marocain, dont 47 ont été aménagés dans le cadre de la stratégie *Halieutis*.

Quel est le bilan de la stratégie *Halieutis* ?

Plus de dix ans après le lancement du plan stratégique *Halieutis* en 2009 devant Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, que Dieu l'Assiste, le Maroc récolte aujourd'hui les fruits d'une stratégie audacieuse et ambitieuse, ayant insufflé une forte dynamique dans le secteur halieutique marocain. *Halieutis* a produit de forts impacts macro-économiques et sociaux, notamment : le doublement de la valeur ajoutée

From an economic and a social point of view, what does the maritime fishing industry represent for Morocco today?

The maritime fishing business plays an important role in the socio-economic development of Morocco. The Kingdom has become the 15th largest fishing nation in the world and ranks first in Africa in capture fishing.

The fishing industry accounts for approximately 2% of the national GDP and represents nearly 10% of national exports and 36% of agro-food exports.

From a social point of view, the sector provides about 240,000 direct jobs and 650,000 indirect jobs and is a source of income for 3 to 4 million people. Artisanal fishing, which plays a purely social role, generates around 60,000 direct jobs at sea. It represents about 17,000 small boats operating in more than 150 fishing sites along the Moroccan coastline, 47 of which were developed within the framework of the *Halieutis* strategy.

Can you give us an assessment of the results of the *Halieutis* strategy?

More than ten years after the launch of the *Halieutis* strategic plan in 2009 in presence of His Majesty King Mohammed VI, may God assist him, Morocco is now reaping the benefits of a courageous and ambitious strategy, which instilled a strong dynamic in the Moroccan fisheries sector. *Halieutis* had significant macro-economic and social effects, including: the doubling of sectoral added value and



Le Roi Mohammed VI lors de l'inauguration de la première édition du salon international Halieutis à Agadir. / King Mohammed VI at the opening of the first edition of Halieutis, an international exhibition in Agadir.

« Plus de dix ans après le lancement du plan stratégique *Halieutis* en 2009, le Maroc récolte aujourd'hui les fruits d'une stratégie audacieuse et ambitieuse. »

"More than ten years after the launch of the *Halieutis* strategic plan in 2009, Morocco is now reaping the benefits of a courageous and ambitious strategy."

Aziz Akhannouch

sectorielle et du chiffre d'affaires à l'export ; la création de plus de 43 000 emplois directs à terre ; l'augmentation de 63% en moyenne par an des investissements dans les industries de la pêche, ayant totalisé 5,4 milliards de dirhams durant la période 2010-2020.

Avant la mise en œuvre d'*Halieutis*, le Maroc ne disposait pas d'une politique globale de gestion des ressources halieutiques. Un seul plan d'aménagement, celui de la pêche poulpière, était à l'actif du secteur depuis 2004. Cette situation constituait une menace pour les stocks halieutiques nationaux dans un contexte caractérisé par la surexploitation de certaines pêcheries.

Pouvez-vous nous détailler les mesures prises dans le cadre d'*Halieutis* ?

La première préoccupation au lancement de la stratégie était de reconstituer les stocks et de préserver la ressource et c'est

export turnover, the creation of more than 43,000 direct jobs on land, the rise of 63% on average per year in fishing industries investments, which amounted to 5.4 billion dirhams during the 2010-2020 period.

Morocco had no comprehensive fisheries resource management policy before *Halieutis* was implemented. Only one development plan, for the octopus fishery, had been implemented by the industry since 2004. This situation was a threat to national fish stocks in a context of overexploitation of certain fisheries.

Can you detail the measures taken within the framework of *Halieutis* ?

When the strategy was launched, the first priority was to rebuild the stocks and preserve the resource, which explains why we dedicated an entire strategic axis to sustainability. In this context, scientific research was strengthened by means

pour cette raison que nous avons consacré tout un axe stratégique à la durabilité. Dans ce contexte, la recherche scientifique a été renforcée par des moyens et des programmes adaptés aux défis du secteur. Près de 1,5 milliard de dirhams d'investissements ont été alloués à la recherche. La traçabilité et le contrôle des pêches ont été renforcés, 20 plans d'aménagement des principales pêcheries commerciales ont été élaborés. Actuellement, 96% des débarquements sont gérés durablement. L'aquaculture n'est pas en reste, puisque cinq plans aquacoles régionaux ont été réalisés sur 1 700 km de littoral.

Le plan *Halieutis* a également mis l'accent sur l'amélioration de la performance du secteur. A cet égard, un large programme de renforcement des infrastructures de débarquement et du réseau de commercialisation des produits de la mer a été mis en place dont la construction de 11 halles de nouvelle génération, de 10 marchés de gros au poisson, de 47 sites de pêche aménagés, pour ne citer que quelques projets.

Notre objectif était d'installer des infrastructures répondants aux normes internationales et orientées vers le développement et la valorisation de la pêche. A titre d'exemple, nous avons introduit et généralisé l'utilisation des contenants normalisés pour la pêche côtière et équipé la flotte artisanale en caissons isothermes. Ce programme a permis de préserver la qualité des captures et d'améliorer sensiblement les revenus des pêcheurs. La valeur des captures a ainsi augmenté de 69% depuis 2010 s'élevant à 11,3 milliards de dirhams en 2020 pour une production halieutique en croissance de près de 20%.

Quant à la compétitivité du secteur, les industries de valorisation des produits de la pêche ont bénéficié d'actions leur facilitant l'approvisionnement en matières premières. Je citerais notamment la mise en place d'une nouvelle génération de projets de développement jouissant d'un approvisionnement garanti et régulier dans le cadre d'une intégration verticale et ayant un niveau de valorisation important. Nous avons par exemple procédé à l'attribution, dans le cadre d'un *Appel à Manifestation d'Intérêt*, de quotas de pêche dans la pêcherie des petits pélagiques de l'Atlantique sud en contrepartie de la réalisation d'unités de conserves dans la zone industrielle du port de Dakhla. L'investissement total s'élève à près de 1,2 milliard de dirhams et permet de créer plus de 4 000 emplois à terre et en mer.

Conscient de l'importance de l'élément humain dans le développement de tout secteur, une attention particulière a été accordée au volet social et ce, à travers la mise en place d'importants projets dont l'objectif était d'améliorer le quotidien, les conditions de travail et le niveau de vie des pêcheurs. Ainsi, la couverture sociale et médicale a été généralisée à l'ensemble des segments de la pêche et l'obligation de souscription à une assurance contre les accidents de travail a été instaurée. Le Département accorde également un intérêt particulier aux coopératives opérant dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, à travers des actions d'encadrement et de renforcement de leurs capacités leur permettant d'être autonomes et rentables.



Septembre 2013. Le Roi Mohammed VI lance les travaux de réalisation du village de pêche Dalia près de Tanger.
September 2013. King Mohammed VI launches the construction of the Dalia fishing village near Tangier.

« De nombreux projets ont été mis en place pour améliorer le quotidien, les conditions de travail et le niveau de vie des pêcheurs. »

"Many projects have been initiated to improve fishermen's daily lives, working conditions and standards of living."

Aziz Akhannouch

and programmes adapted to the challenges of the sector. Nearly 1.5 billion dirhams of investments were allocated to research work. Traceability and control of fisheries were reinforced, and 20 management plans for the main commercial fisheries were established. To date, 96% of fish landings are managed in a sustainable way. Aquaculture was not left behind, as five regional aquaculture plans were completed along 1700 km of coastline. *Halieutis* also put the emphasis on improving the sector's performance. In this respect, a significant programme of consolidation of the landing facilities and of the market network of seafood products was implemented, including the construction of 11 new generation fish

Enfin, je préciserai que la question du changement climatique est d'une importance cruciale pour le Royaume du Maroc. Le Maroc avait dans ce sens lancé l'initiative de la *Ceinture Bleue* à l'occasion de la COP 22, avec comme objectifs de répondre simultanément aux défis du changement climatique, de la conservation des océans et d'un développement durable de la pêche et de l'aquaculture.

Plusieurs projets novateurs et ambitieux ont démarré dans ce cadre, dont celui de la pêche sentinelle, qui instaure un système d'observation et de transmission de l'information des pêcheurs au profit de la recherche.

Le Maroc entretient-il une relation particulière, dans le domaine de la pêche, avec les pays africains ?

S'inscrivant dans la vision Royale de développement de la coopération sud-sud, le Maroc a conclu une vingtaine d'accords de coopération en matière de pêche maritime et d'aquaculture avec nombre de pays africains. Ce type de partenariat a favorisé le rayonnement du secteur de la pêche maritime national dans plusieurs pays africains qui ont pu bénéficier de l'expérience et du savoir-faire marocain dans ce domaine.

La formation maritime, la recherche scientifique halieutique, le développement de la pêche artisanale, les industries des pêches, l'aquaculture, la lutte contre la pêche illégale, Non déclarée et Non réglementée (INN)¹, sont autant de domaines phares qui ont gravés le label halieutique « Maroc » en Afrique.

1 - En anglais, illegal, unreported and unregulated fishing (IUU).

« La pêche artisanale est pratiquée par environ 17 000 barques dans plus de 150 sites de pêche le long du littoral marocain. »

"Artisanal fishing represents about 17,000 small boats operating in more than 150 fishing sites along the Moroccan coastline."

Aziz Akhannouch

terminals, 10 wholesale fish markets, 47 equipped fishing sites, among other projects. Our intention was to build facilities that would meet international standards and oriented towards the development and valorisation of fisheries. For example, we introduced and generalised the use of standardised containers for coastal fishing and provided the artisanal fleet with isothermal boxes. This programme allowed us to preserve the quality of catches and to significantly improve the income of fishermen. Since 2010, the value of catches has increased by 69%, reaching 11.3 billion dirhams in 2020 with a fish production growing by nearly 20%.

As for the sector's competitiveness, the seafood valorisation industries benefited from various initiatives to facilitate their supply of raw material. I will notably mention the implementation of a new generation of development projects with guaranteed and regular supply in the framework of a vertical integration, and with a high degree of valorisation. For example, in the framework of a call for projects of interest, we allocated fishing quotas in the small pelagic fishery of the South Atlantic in exchange for the construction of canning units in the industrial zone of the port of Dakhla. The total investment amounts to nearly 1.2 billion dirhams and will create more than 4,000 jobs on land and at sea.

Being aware of the importance of the human component in the development of any business, particular attention was paid to the social aspect through the implementation of important projects aimed at improving the everyday life, the working conditions and the standard of living of fishermen. In this way, social and medical coverage was generalised to all sectors of the fishing industry and mandatory insurance against work-related accidents was introduced. The Department also pays particular attention to the fisheries and aquaculture cooperatives, by providing them with management and capacity development programmes that will help them become self-sufficient and profitable.

In conclusion, I would add that the issue of climate change is of crucial importance to the Kingdom of Morocco. Morocco launched the Blue Belt initiative at COP 22, with the objective of addressing simultaneously the challenges of climate change, ocean conservation and sustainable development of fisheries and aquaculture.



© MAP
Visite (2018) d'une délégation de députés européens à Laâyoune, dans le sud marocain au bord de l'Atlantique, dans le cadre de l'accord de pêche Maroc-Union Européenne. / Visit (2018) of a delegation of MEPs to Laâyoune, in southern Morocco on the Atlantic coast, as part of the Morocco-EU fisheries agreement.

« Le Royaume du Maroc entretient des relations historiques de coopération dans le domaine de la pêche avec l'Union Européenne. »

"In the field of fisheries, the Kingdom of Morocco has long-standing relations of cooperation with the European Union."

Aziz Akhannouch

La coopération halieutique avec l'Afrique a pris un nouvel élan avec le financement et l'expertise du Maroc mis à la disposition de projets de construction de points de débarquement aménagés dans certains pays africains, qui ont introduit un nouveau concept intégré et innovant pour la première fois dans les pays de l'Afrique de l'ouest par exemple.

Cette coopération s'est étendue également au multilatéralisme grâce à l'appui infaillible que porte le Maroc à la *Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les Etats Africains Riverains de l'Océan Atlantique* (COMHAFAT), organisation régionale regroupant 22 pays, créée sous l'impulsion du Maroc qui assure son secrétariat permanent et qui abrite son siège. La COMHAFAT s'est distinguée comme instrument halieutique régional de niveau ministériel constituant un forum

Some innovative and ambitious projects have been initiated within this framework, including the sentinel fisheries project which introduces a system of observation and transmission of information from fishermen to research.

Does Morocco have a particular relationship with African countries in the fishing area?

In accordance with the king's vision of developing a "south-south" cooperation, Morocco signed about twenty maritime fisheries and aquaculture agreements with many African countries. Such partnerships enhanced the visibility of the national maritime fisheries sector in various African countries, allowing them to benefit from our experience and know-how in this domain.

« Le Maroc a conclu une vingtaine d'accords de coopération en matière de pêche maritime et d'aquaculture avec nombre de pays africains. »

"Morocco signed about twenty maritime fisheries and aquaculture agreements with many African countries."

Aziz Akhannouch

de coopération, de coordination et collaboration entre les Etats africains de l'Atlantique.

Qu'en est-il de la coopération internationale avec les autres pays ? Le Maroc et l'Union européenne ont signé en 2019, et pour quatre ans, un nouvel accord de pêche. Quel bilan en tirez-vous à ce jour ?

Le Maroc s'est engagé depuis des décennies dans une dynamique de coopération internationale dans le domaine de la pêche maritime, ayant ouvert plusieurs voies pour des partenariats fructueux. Le Royaume du Maroc entretient des relations historiques de coopération dans le domaine de la pêche avec l'Union Européenne. Dans cette continuité, les deux parties ont conclu en 2019 un nouvel accord de coopération en matière de pêche durable reflétant ainsi la forte volonté de part et d'autre de consolider cette relation.

Ce nouvel accord permet de coopérer davantage dans la promotion d'une politique de pêche durable, et prévoit également la coopération dans le domaine scientifique et entre les opérateurs économiques des deux rives. Le dernier bilan dressé communément par les deux parties pour les deux premières années du nouvel accord, lors des travaux de la session de la deuxième commission mixte qui s'est tenue le 8 et 9 décembre 2020 est positif et satisfaisant.

Le Maroc entretient également des relations de coopération dans le domaine halieutique avec la Russie ayant abouti à la signature d'un nouvel accord de coopération au quatrième trimestre de 2020. Ce nouvel accord, d'une durée de 4 ans, est le huitième du genre depuis 1992. Il définit les principes de coopération en matière de préservation et d'exploitation des ressources halieutiques de la Zone économique exclusive (ZEE) du Maroc conformément à la Convention des nations unies sur le droit de la mer, et prévoit également une forte coopération en matière de recherche scientifique et de formation maritime. Les relations de coopération avec le Japon sont régies par l'accord conclu en 1985. Depuis son entrée en vigueur, celui-ci a permis, entre autres, au Maroc de bénéficier de l'appui financier et technique du Gouvernement japonais notamment dans les domaines de la recherche scientifique, de la formation et la mise en place d'infrastructures de débarquement pour la pêche artisanale. ■

Maritime training, scientific research in the field of fisheries, the development of artisanal fishing, the fishing industry, aquaculture, the fight against illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing, are all key areas that have contributed to create the "Morocco" fisheries label in Africa.

Fisheries cooperation with Africa took a new start with the funding and expertise of Morocco made available to support projects of construction of equipped landing points in some African countries which, for the first time, introduced a new integrated and innovative concept in West African countries. This cooperation also includes a multilateral dimension, thanks to the unflinching support of Morocco to the Ministerial Conference on Fisheries Cooperation among the African Coastal States of the Atlantic Ocean (COMHAFAT), a regional organisation comprising 22 countries, established at the initiative of Morocco, which ensures its permanent secretariat and hosts its headquarters. COMHAFAT has gained the status of a regional fisheries instrument, at ministerial level, constituting a forum for cooperation, coordination and collaboration between the African Atlantic States.

What about international cooperation with other countries? Morocco and the European Union signed a new fisheries agreement in 2019 for four years. How would you assess the results of this agreement so far?

Morocco has been involved for decades in a process of international cooperation in the field of maritime fisheries, leading to several successful partnerships. In the field of fisheries, the Kingdom of Morocco has long-standing relations of cooperation with the European Union. In this context, the two parties signed a new cooperation agreement on sustainable fisheries in 2019, thus expressing the strong commitment of both sides to consolidate this relationship.

This new agreement allows further cooperation to promote a sustainable fisheries policy, and also includes cooperation in the scientific field and between economic operators from both shores. The latest assessment on the first two years of the new agreement, made by both parties during the deliberations of the second Joint Committee session of 8 and 9 December 2020, is positive and encouraging.

Morocco also maintains relations of cooperation in the fisheries sector with Russia, which resulted in the signing of a new cooperation agreement in the fourth quarter of 2020. This new 4-year agreement is the eighth of this type since 1992. It defines the principles of cooperation in terms of preservation and exploitation of the fish resources within Morocco's Exclusive Economic Zone (EEZ) in accordance with the UN Convention on the Law of the Sea, and also anticipates a major cooperation in terms of scientific research and maritime training.

Cooperation relations with Japan are ruled by the agreement signed in 1985. Since its implementation, this agreement has allowed Morocco to benefit, among other things, from the financial and technical support of the Japanese Government, particularly in the fields of scientific research, training and the creation of landing facilities for small-scale fishing. ■



La dynamique de la stratégie *Halieutis*

The dynamics of the *Halieutis* strategy

Par/By **Zakia Driouich**, Secrétaire Générale du Département de la pêche Maritime
Secretary General of the *Maritime Fisheries Department*

Depuis le lancement en 2009 de la stratégie *Halieutis* par Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, le secteur de la pêche maritime au Maroc n'a pas cessé de se développer en termes de production mais aussi d'exportation et d'investissement. Ceci grâce, notamment, à une bonne gouvernance et à la participation effective des différentes parties prenantes à la mise en œuvre de l'ensemble des chantiers lancés par cette ambitieuse et audacieuse stratégie. Cette dernière a obtenu des résultats probants en matière de durabilité et de préservation de la ressource, mais également de renforcement des infrastructures de débarquement et de commercialisation ; d'amélioration de la compétitivité du secteur, sans oublier la promotion socio-professionnelle des gens de mer.

Since the launch of the *Halieutis* strategy by His Majesty King Mohammed VI in 2009, Morocco's maritime fishing sector has not ceased to develop in terms of production, exports and investment. The result, notably, of a relevant governance as well as of the effective contribution of the various actors in implementing all the projects launched by this ambitious and audacious strategy. *Halieutis* led to convincing results in terms of sustainability and preservation of the resource, but also in terms of reinforcing landing and marketing infrastructures, improving the competitiveness of the sector, not forgetting the socio-professional promotion of seafarers. Reinforcing control of fishing activities and the fight against IUU (Illegal, Undeclared and Unregulated) fishing were key

« Les mesures engagées dans le cadre de la stratégie *Halieutis* ont contribué à nettement améliorer l'état de la ressource. »

"The measures undertaken within the framework of the *Halieutis* strategy have contributed to a substantial improvement in the condition of the resource."

Zakia Driouich

La stratégie *Halieutis* a accordé une attention prépondérante au renforcement du contrôle des activités de pêche et à la lutte contre la pêche INN (Illicite, Non déclarée et Non réglementée). Le Département de la Pêche Maritime a ainsi procédé à l'équipement de l'ensemble des navires de pêche d'un système de géolocalisation par satellite (VMS) permettant un suivi en temps réel de leur activité. Une procédure de certification électronique a été mise en place permettant d'assurer la traçabilité des captures, de leur débarquement à leur exportation. Un plan national de contrôle des activités de pêche a également été mis en œuvre, définissant les méthodologies

components of the *Halieutis* strategy. The *Maritime Fisheries Department* provided all fishing vessels with a satellite geolocation system (VMS) allowing real-time monitoring of their activity. An electronic certification procedure was implemented to guarantee the traceability of catches, from landing to export, and we established a national plan for the control of fishing activities defining methods and operational procedures to harmonise, plan and carry out the control, but also to allow the effective monitoring of the results and the regular assessment of the process. Besides, in order to fight against the activity of unregistered boats, we launched a project consisting

et les procédures opérationnelles afin d'harmoniser, planifier, exécuter le contrôle, mais aussi de permettre le suivi efficace des résultats et l'évaluation régulière du système. Par ailleurs et dans le but de lutter contre l'activité des embarcations informelles, un projet d'équipement des barques artisanales avec un dispositif d'identification RFID (Radio Frequency Identification) a été initié et réalisé à 100% par le Département de la pêche maritime.

DES RÉSULTATS PARTICULIÈREMENT PROBANTS

L'ensemble des mesures engagées dans le cadre de la stratégie *Halieutis* a contribué à nettement améliorer l'état de la ressource, plus particulièrement celle des petits pélagiques¹ et du poulpe, permettant sa meilleure disponibilité tant pour la consommation locale que pour les unités industrielles de valorisation des produits de la pêche dont la production est essentiellement orientée vers l'export. Ce segment industriel a drainé des investissements d'une valeur de 5,4 milliards de dirhams sur la période 2010-2020. Il compte aujourd'hui 470 unités de valorisation opérant principalement dans les activités de conserve, semi-conserve, congélation et frais, et assurant environ 110 000 emplois directs.

Cette diversité du tissu industriel a permis au Maroc de se placer au premier rang dans les échanges mondiaux des produits de la pêche. Le Royaume est aujourd'hui le principal exportateur mondial de conserves de sardine et de semi-conserves d'anchois, et l'un des leaders mondiaux dans l'exportation de poulpe. Cet accomplissement concrétise les efforts déployés par le Département de la pêche maritime pour la promotion des produits de la pêche marocains sur le marché international, à travers la mise en place d'une stratégie de marketing institutionnel, de l'éco-certification des pêcheries et du «Label Halieutique» en tant que signe officiel de qualité.

Le secteur de la pêche maritime au Maroc a par ailleurs montré une bonne résilience face à la crise sanitaire liée à la pandémie du covid-19. C'est le secteur qui a compté le moins d'entreprises en arrêt d'activité pendant la période de confinement mais aussi le moins d'entreprises ayant du réduire leurs effectifs. Les opérateurs de la pêche maritime ont également réussi à assurer un approvisionnement normal et continu du marché local, grâce à une meilleure synergie entre le département de la pêche maritime et l'ensemble des acteurs du secteur. Il faudra toutefois relever les prochains défis qui vont être fixés par la seconde «mouture» de la stratégie *Halieutis* afin de permettre au secteur halieutique marocain de jouer pleinement son rôle comme véritable relais de croissance dans le nouveau modèle de développement récemment adopté au Maroc, et édifier une économie bleue durable et à forte valeur ajoutée. ■

1 - Le groupe des petits pélagiques est généralement constitué par l'ensemble des poissons de petite taille qui passent la majeure partie sinon la quasi-totalité de leur phase adulte en surface ou en pleine eau.

« Le Maroc est au premier rang dans les échanges mondiaux des produits de la pêche. »

"Morocco ranks first in the global trade of fishery products."

Zakia Driouich

in providing artisanal boats with an RFID (Radio Frequency Identification) device. A project entirely initiated and implemented by the *Maritime Fisheries Department*.

PARTICULARLY CONVINCING RESULTS

The measures undertaken within the framework of the *Halieutis* strategy have contributed to a substantial improvement in the condition of the resource, notably regarding small pelagic¹ and octopus, resulting in improved availability for local consumption as well as for industrial in which the valorisation of fishery products is essentially oriented towards export. This industrial sector attracted 5.4 billion dirhams investments over the period 2010-2020. It currently operates 470 processing units, mainly in the activities of preserving, semi-preserving, freezing and fresh, representing about 110,000 direct jobs.

This diverse range of industrial activities has enabled Morocco to rank first in the global trade of fishery products. The Kingdom has become the main world exporter of canned sardines and semi-canned anchovies, and one of the leaders in the export of octopus. This achievement is the result of the efforts made by the *Maritime Fisheries Department* to promote Moroccan fishery products on the international market, through the implementation of an institutional marketing strategy, the eco-certification of fisheries and the "Halieutic Label" as an official quality sign. The maritime fishing sector in Morocco also revealed a strong resilience in the context of the covid-19 pandemic with the lowest number of companies forced to stop their activities and reduce their workforce during lockdown. Marine fisheries operators also managed to ensure a normal and continuous supply to the local market, thanks to a better synergy between the *Maritime Fisheries Department* and all the actors in the sector. However, it will be necessary to address the next challenges set by the second "draft" of the *Halieutis* strategy in order to allow the Moroccan fishing sector to fully play its role as an authentic growth vector in the new development model recently adopted in Morocco, and to build a sustainable, high added value, blue economy. ■

1 - The small pelagic group is generally made up of all the small fish that spend of their adult phase on the surface or in open water.

Entretien avec / Interview with **Amina Figuigui**
Directrice de l'Office national des pêches (ONP) / Head of the National Fisheries Agency (ONP)



« L'ONP, acteur de la modernisation et de la valorisation de la pêche marocaine. »

"The ONP: a major actor in the modernisation and valorisation of Morocco's fishing industry."

Propos recueillis par / Interview by **Erwan Sterenn**

L'Office national des pêches (ONP) a profondément modernisé le réseau de commercialisation des produits de la pêche au Maroc. De quelle manière ?

L'Office national des pêches (ONP) est l'opérateur en charge de l'organisation de la commercialisation des produits de la pêche en première vente au Maroc. Aujourd'hui, l'office administre 67 halles à marée (Ndlr, criées) implantées au niveau des ports, villages de pêche et points de débarquements aménagés, couvrant ainsi pratiquement l'ensemble du littoral national. Dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie *Halieutis*, l'ONP a construit 11 halles dites de nouvelle génération au niveau des ports de Nador, Tanger, Larache, Mohammedia, Casablanca, Safi, Agadir, Tan Tan, Laâyoune, Boujdour et Dakhla. Celles-ci répondent aux normes nationales et internationales les plus exigeantes en matière d'hygiène et de salubrité et ont été réalisées pour un investissement de près de 513 millions de dirhams (environ 48 millions d'euros). Actuellement, deux autres halles sont en construction à Lamhiriz et Essaouira. L'Office a également procédé, à l'informatisation de l'ensemble de son processus de commercialisation. Par ailleurs, en partenariat avec les collectivités territoriales, l'ONP a mis en place 10 marchés de gros aux poissons au niveau des principales villes du Maroc. La vocation de ce réseau de deuxième vente est de contribuer à la promotion de la consommation interne des produits halieutiques dans les meilleures conditions de qualité.

L'ONP a notamment pour objectif la valorisation des produits. Comment procédez-vous pour cela ?

L'ONP est le point nodal de l'offre et de la demande. Il assure la transparence et la célérité des transactions commerciales tout en œuvrant à la maximisation de la valorisation des produits mis en vente. Les équipements de froid et de manutention, ainsi que la mise en conformité des structures de commercialisation aux normes d'hygiène et de salubrité les plus strictes, contribuent également à la préservation de la qualité des pro-

The ONP has significantly modernised the marketing network of fish products in Morocco. In which way?

The National Fisheries Agency (ONP) is the operator in charge of marketing fishery products on first sale in Morocco. The ONP currently runs 67 fish markets located in ports, fishing villages and landing points, covering nearly the entire coastline of the Kingdom. Within the framework of the implementation of the *Halieutis* strategy, the ONP built 11 new generation warehouses in the ports of Nador, Tangier, Larache, Mohammedia, Casablanca, Safi, Agadir, Tan Tan, Laâyoune, Boujdour and Dakhla. These facilities comply with the most demanding national and international standards in terms of hygiene and healthiness and were built for a total investment of nearly 513 million dirhams (about 48 million euros). Currently, two other warehouses are under construction in Lamhiriz and Essaouira. The agency also conducted the digitalization of its entire marketing process. In addition, in partnership with the local authorities, the ONP built 10 wholesale fish markets in the main cities of Morocco. The vocation of this second sale network consists in contributing to the promotion of the internal consumption of fish products in the best quality conditions.

Valorisation of the products is one of the objectives of the ONP. How do you achieve this?

The ONP is the nodal point for supply and demand. It guarantees the transparency and efficiency of commercial transactions and seeks to optimise the value of the products sold. Cooling and handling equipment, as well as the compliance of the distribution structures with the most stringent hygiene and health standards, also contribute to preserving the quality of the products, thus enhancing their value.

In addition, the introduction, since 2011, of standardised containers throughout the entire fisheries sector has resulted in a significant improvement in the conditions of conservation



duits, et donc à l'optimisation de leur valorisation. En outre, l'introduction, depuis 2011, de contenants normalisés tout au long de la filière pêche a permis une amélioration significative des conditions de conservation et de la qualité des produits dès la capture, favorisant ainsi, là encore, leur valorisation. Ce projet a mobilisé plus de 363 millions de dirhams comprenant notamment un parc de 6 millions de caisses en polyéthylène alimentaire et 17 unités de gestion dotées de machines modernes à grande capacité de lavage.

Quels sont les grands projets d'avenir ?

L'un des chantiers phares est la refonte du processus de commercialisation des produits de la mer. La feuille de route de ce chantier, en cours de mise en œuvre par l'ONP, repose sur trois axes majeurs. Le premier porte sur l'adaptation du cadre réglementaire régissant l'activité de mareyage afin d'accompagner les acteurs concernés dans leur restructuration. Le second sur une professionnalisation des services à terre en matière d'organisation des activités de manutention des captures, depuis leur déchargement et acheminement à la halle au poisson jusqu'à leur expédition après leur vente aux enchères. Cette démarche concernera également les opérations de triage et de classification des espèces selon les critères ETPQ (Espèce, Taille, Présentation et Qualité), préalable incontournable à la mise en place de la vente à distance des produits halieutiques. Le troisième axe a trait à la modernisation des moyens et procédés de gestion des transactions commerciales, et se traduira notamment par la digitalisation des enchères. Ce chantier couvrira également le déploiement, à terme, d'une bourse dédiée à la commercialisation du poisson dit industriel, et la structuration de la chaîne logistique tout au long de cette filière. La réussite de cette refonte sera assurée grâce au développement d'un nouveau système d'information dont le rôle sera de soutenir l'ensemble des mutations introduites par ce processus de modernisation à la fois global et novateur. ■

« L'ONP a construit 11 halles dites de nouvelle génération qui répondent aux normes nationales et internationales les plus exigeantes en matière d'hygiène et de salubrité. »

"The ONP built 11 new generation fish markets with the most demanding national and international standards in terms of hygiene and healthiness."

Amina Figuigui



and in the quality of the products from the moment they are caught, which again favours their valorisation. This 363-million-dirham project includes a stock of 6 million polyethylene boxes and 17 management facilities, equipped with modern, high-capacity washing equipment.

Which major projects are planned for the future?

One of the key projects is the overhaul of the seafood marketing process. The strategy for this project, which is now being implemented by the ONP, is based on three major priorities. The first concerns the adaptation of the regulatory framework that governs the fish trade with the objective of supporting the actors concerned in their own reorganisation process. The second concerns the professionalisation of onshore services regarding the organisation of catches handling, from offloading and transport to the fish market, to shipping after auction. This process will also include the sorting and classification of species according to ETPQ criteria (Species, Size, Presentation and Quality), an essential prerequisite if we want to introduce distance selling of fisheries products. The third priority is the modernisation of the means and procedures related to the management of commercial transactions, which will notably consist in the digitalisation of auctions. This initiative will also include the future creation of a stock market dedicated to the selling of "industrial" fish, and to the structuring of the whole supply chain of this sector. The success of this overhaul will be ensured thanks to the development of a new information system consisting in supporting all the transformations introduced by this global and innovative modernisation process. ■



L'aquaculture marine, un secteur d'avenir pour le Maroc

Marine aquaculture: a promising sector for Morocco

Par/By **Majida Maârouf**, Directrice de l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture / Head of the National Aquaculture Development Agency

En raison des effets du changement climatique, d'une croissance démographique continue et de la stagnation des captures de pêche¹, le développement du secteur aquacole s'impose aujourd'hui comme l'une des solutions à la sécurité alimentaire et comme une réponse aux objectifs mondiaux de développement durable. Le Maroc a dès lors choisi de prendre position sur ce secteur afin de diversifier son économie et d'en faire un relais de croissance du secteur halieutique. Le royaume profite pour cela de plusieurs avantages incontestés, notamment son littoral de 3 500 km qui lui offre des conditions favorables à l'élevage d'une large gamme d'espèces pour faire de l'aquaculture un secteur performant dans un écosystème intégré.

L'EFFET HALIEUTIS

La stratégie *Halieutis*, lancée en 2009, a positionné l'aquaculture marine comme moteur de croissance économique et sociale. Le Maroc s'est engagé avec volonté et conviction dans cette voie en créant, en 2011, l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture (ANDA) qui a lancé de multiples chantiers structurants afin de créer un environnement favorable à l'investissement. La principale priorité a dès lors été de réaliser les *plans régionaux de développement de l'aquaculture* tout au long du littoral marocain. Ainsi, près de 1 700 km de côtes, soit la moitié du littoral, ont été prospectés pour identifier les zones favorables à l'aquaculture, qui s'étendent aujourd'hui sur plus de 14 000 hectares en mer. A ce jour, 264 projets aquacoles ont été sélectionnés dans six régions du Maroc, à savoir Dakhla Oued Eddahab, Goulmim-Oued Noun, Souss-Massa, Casablanca-Settat Tanger-Tetouan-Hoceima et l'Oriental avec pour objectif une production d'environ 165 000 tonnes/an pour un investissement prévisionnel de 2,2 milliards de dirhams et la création

1 - On désigne par « captures de pêche » (ou simplement « captures ») les prises de produits de la pêche (poissons, mollusques, crustacés et autres animaux aquatiques, résidus et plantes aquatiques) pêchées : quel qu'en soit le but (commercial, industriel, sportif ou de subsistance) ; par tous les types et catégories d'unités de pêche (pêcheurs, navires, engins, etc.) ; opérant aussi bien en eaux douces et saumâtres à l'intérieur des terres qu'en zones de pêche côtières, extracôtières et hauturières. La production de l'aquaculture en est exclue. Source Eurostat www.ec.europa.eu

Due to climate change effects, a continuous demographic growth, and the stagnation of "fisheries catches"¹, the development of the aquaculture sector has become one of the solutions to ensure food security and to meet the objectives of sustainable development at a global scale. As a result, Morocco has made the choice to affirm its role in this sector in order to diversify its economy and to make it an opportunity of growth for the fisheries industry. To achieve this, the kingdom has a certain number of indisputable assets, notably its 3,500 km coastline which provides it with suitable conditions to breed a large range of species thus making aquaculture an efficient industry within an integrated ecosystem.

THE HALIEUTIS EFFECT

Launched in 2009, the *Halieutis* strategy has made marine aquaculture a driving force in terms of economic and social growth. Morocco committed with will and conviction in this direction by creating, in 2011, the *National Aquaculture Development Agency* (ANDA) which initiated multiple structuring projects to create a favourable environment for investment. The first priority was therefore to implement *regional aquaculture development plans* all along the Moroccan coastline. As a result, nearly 1,700 km of coastline, i.e. half of the coastline, have been explored to identify areas that would be suitable for aquaculture, which now extend over more than 14,000 hectares at sea. To date, 264 aquaculture projects have been selected in six regions of Morocco, notably Dakhla Oued Eddahab, Goulmim-Oued Noun, Souss-Massa, Casablanca-Settat Tanger-Tetouan-Hoceima and Oriental, with the aim of producing around 165,000 tons per year for an estimated investment of 2.2 billion dirhams and

1 - "Fisheries catches" (or simply "catch") means the catch of fishery products (fish, molluscs, crustaceans and other aquatic animals, aquatic residues and plants) caught for any purpose (commercial, industrial, sport or subsistence); by all types and categories of fishing units (fishermen, vessels, gear, etc.); operating in fresh and brackish inland waters, as well as in inshore, offshore and deep-sea fisheries areas. Aquaculture production is not included. Source: Eurostat www.ec.europa.eu

d'un total de 4 000 emplois directs. Ce potentiel considérable permettra non seulement de renforcer l'attractivité territoriale mais aussi de développer un écosystème économique compétitif capable de positionner le pays à l'international.

SOUTIEN AUX JEUNES ENTREPRENEURS

Au-delà de sa dimension capitalistique, l'aquaculture revêt aussi une dimension sociale. Dans le cadre d'*Halieutis*, de nombreux projets aquacoles pionniers s'inscrivent dans cette perspective, portés par des coopératives de pêche artisanale, avec pour objectif de diversifier leurs activités et d'augmenter leurs revenus. De plus, près de 500 jeunes entrepreneurs qui ont su montré leur volonté et leur passion pour l'aquaculture reçoivent aujourd'hui le soutien de l'ANDA qui les accompagne en leur assurant des formations pratiques et techniques, de l'assistance et de l'accompagnement personnalisés. Ces projets, que nous souhaitons multiplier, contribueront à l'amélioration des conditions socio-économiques de cette catégorie d'acteurs et à une meilleure intégration de l'aquaculture dans le tissu économique.

UNE DYNAMIQUE D'INVESTISSEMENTS

L'ANDA poursuit sa stratégie et cherche à identifier de nouvelles zones favorables à l'aquaculture pour consolider son offre et ouvrir de nouvelles opportunités d'investissement. Elle le fait notamment à travers le lancement d'un *Appel à manifestation d'intérêt* (AMI) pour le développement de projets d'aquaculture dans les régions de Dakhla Oued Eddahab, Goulmim-Oued Noun, Souss-Massa, Tanger-Tetouan-Hoceima et l'Oriental, offrant 300 parcelles en mer. Cette dynamique d'investissement se traduit par l'installation de nouvelles fermes aquacoles mais aussi par le développement de nouveaux projets orientés vers la production d'intrants² en particulier la semence (les naissains et alevins) ou dans la valorisation des produits aquacoles. L'avenir du secteur halieutique au Maroc, qui attire de plus en plus d'investissements, est également intimement lié au développement de la recherche scientifique et à l'innovation pour renforcer son efficacité et sa compétitivité. ■

2 - Dans le domaine de l'aquaculture, (ou agriculture) on désigne par "intrant", l'apport extérieur de tout procédé ou substance, matériaux inerte ou vivant permettant d'optimiser un processus d'élevage.

L'AQUACULTURE MAROCAINE EN CHIFFRES

Le secteur aquacole compte à ce jour 41 fermes dont 23 productives et 18 nouvellement installées. Les premières ont produit en 2020 un volume avoisinant 1 000 tonnes pour une valeur de 41,2 millions de dirhams, ce qui représente une hausse de 22% en valeur par rapport à l'année 2019. En 2021, le nombre des fermes installées s'élève à 167 avec une production cible de plus de 80 000 tonnes et un investissement prévisionnel d'environ 1,7 milliard de dirhams, avec plus de 3 600 emplois directs.

the creation of 4,000 direct jobs. This considerable potential will not only reinforce the territorial attractiveness but also develop a competitive economic ecosystem capable of positioning the country on the international scene.

SUPPORTING YOUNG ENTREPRENEURS

Beyond its capitalistic dimension, aquaculture also plays a social role. Within the framework of *Halieutis*, many pioneering aquaculture projects are being conducted by small-scale fishing cooperatives, with a view to diversifying their activities and increasing their income. In addition, nearly 500 young entrepreneurs who have proven their willingness and commitment to aquaculture now receive support from ANDA, providing them with operational and technical training, assistance and personalised follow-up. These initiatives, that we hope to multiply, will contribute to improving the socio-economic situation of this category of actors and to a better integration of aquaculture in the economic network.

A DYNAMIC OF INVESTMENTS

Following its strategy, ANDA is working to identify new areas suitable for aquaculture in order to consolidate its offer and generate new investment opportunities notably through the launch of a *Call for Expression of Interest* (CEI) for the development of aquaculture projects in the regions of Dakhla Oued Eddahab, Goulmim-Oued Noun, Souss-Massa, Tangier-Tetouan-Hoceima and Oriental, offering 300 parcels at sea. This investment dynamic results in the installation of new aquaculture farms but also in the development of new projects oriented towards the production of inputs² in particular seeds (spat and fry) or in the valorisation of aquaculture products. The future of the fisheries sector in Morocco, which is attracting more and more investment, is also closely linked to the development of scientific research and innovation to strengthen its efficiency and competitiveness. ■

2 - External input of any process or substance, inert or living material, to optimise a breeding process

THE MOROCCAN AQUACULTURE IN STATISTICS

The aquaculture industry currently comprises 41 farms, 23 of which are productive and 18 newly installed. In 2020, the first produced a volume of around 1000 tons for a value of 41.2 million dirhams, representing an increase of 22% in value compared to 2019. In 2021, the number of farms installed reaches 167 with a target production of more than 80,000 tons and a projected investment of about 1.7 billion dirhams, with more than 3,600 direct jobs.



Visible depuis Essaouira, le parc éolien d'Amogdoul près du Cap Sim, mis en œuvre en 2007.

Visible from Essaouira, the Amogdoul wind farm near Cape Sim, which began operating in 2007.

« Le Maroc a fait le choix de s'engager résolument dans la voie des énergies renouvelables, en portant leur part dans la puissance énergétique de 36,8 % aujourd'hui à plus de 52 % en 2030. »

"Morocco made a firm commitment to shift to renewable energy by increasing its share in the energy mix from 36.8% today to over 52% by 2030."

Brigitte Bornemann, Directrice du site
Director of the website energiesdelamer.eu

PHOTO : KIEVITH



L'enjeu des énergies marines renouvelables

The challenge of marine renewable energy

Par/By **Brigitte Bornemann**,
Directrice du site / Director of the website energiedelamer.eu

Tous les acteurs et observateurs du secteur de l'énergie au Maroc se souviennent du 6 mars 2009 comme d'un tournant dans la stratégie énergétique du pays. Ce jour-là, se tenaient à Rabat les premières *Assises nationales de l'énergie* sur le thème « Ensemble, maîtrisons notre avenir énergétique ». A cette occasion, SM le Roi Mohammed VI avait adressé un message aux participants édictant « la nécessité de changer profondément les modes actuels de production et de consommation d'énergie ». La stratégie énergétique marocaine s'articulera dès lors autour de cinq orientations : « un mix diversifié et optimisé autour de choix technologiques fiables et compétitifs ; la mobilisation des ressources nationales par la montée en puissance des énergies renouvelables ; l'efficacité énergétique érigée en priorité nationale ; le renforcement de l'intégration régionale ; le développement durable », et de quatre objectifs fondamentaux : « la généralisation de l'accès à l'énergie à des prix compétitifs ; la sécurité d'approvisionnement et la disponibilité de l'énergie ; la maîtrise de la demande ; et la préservation de l'environnement ». Après avoir mené à bien de nombreux projets structurants, dont notamment le Plan d'Electrification Rurale Global (PERG), lancé en 1996, qui assure l'accès à l'énergie à plus de 99% des marocains, le Maroc a donc fait le choix de s'engager résolument dans la voie des énergies renouvelables, en portant notamment leur part dans la puissance énergétique de 36,8% aujourd'hui à plus de 52% en 2030.

UN POTENTIEL EXCEPTIONNEL

Avec une pointe d'envie, un géographe français avait qualifié les ressources en phosphates du sous-sol marocain de « scandale géologique ». On pourrait considérer que les énergies renouvelables sont une autre forme de « scandale » tant le Maroc en est bien doté ! Ces énergies renouvelables sont, en effet, de plus en plus viables économiquement et sont en train d'accompagner le Maroc sur la voie de la décarbonation de son économie. Avec, selon les estimations, entre 2 500 et 3 000 heures d'ensoleillement par an et un taux moyen de disponibilité du vent supérieur à 50%, le Maroc bénéficie de gisements solaires et éoliens complémentaires, et au moins cinq fois supérieurs à ses besoins énergétiques. A cela s'ajoutent la

All stakeholders and observers of Morocco's energy sector remember 6 March 2009 as a turning point in the country's energy strategy. On that day in Rabat, the first of the European Energy Transition Conferences was held. The theme: "Managing our energy future together". At the conference, HM King Mohammed VI addressed the delegates to decree that "the current means of producing and consuming energy must be overhauled". Five priorities were then set out under Morocco's energy strategy: "a diversified and optimised energy mix structured around reliable technological competitive choices; the mobilisation of domestic resources by harnessing renewable energy sources; giving energy efficiency national priority status; stronger regional integration; and sustainable development". There are four fundamental objectives: "generalise access to energy with affordable prices; secure supply and energy availability; manage demand; and preserve the environment".

Having successfully implemented several decisive projects, including the Global Rural Electrification Programme (PERG) launched in 1996 to provide energy access to virtually all Moroccans, Morocco made a firm commitment to shift to renewable energy by increasing its share in the energy mix from 36.8% today to over 52% by 2030.

OUTSTANDING POTENTIAL

A French geologist somewhat enviously referred to Morocco's phosphate reserves as "geologically scandalous" ... And the same could be said about Morocco's equally abundant renewable energy sources! Renewable energies are increasingly economically viable, and support Morocco's efforts to decarbonise its economy. Indeed, with an estimated 2,500 to 3,000 annual sunlight hours and a wind availability factor of over 50%, Morocco also has solar and wind reserves, meeting at least five times its energy needs. And while geothermal and biomass energy resources have yet to be fully explored, their potential is indisputable. In fact, by 2030 Morocco could become an exporter of green hydrogen and derivatives (green ammonia and methanol) by capturing 2-4% of the global market.



« Le Conseil économique, social, et environnemental marocain a appelé au développement de l'économie bleue, dont celui des énergies marines offshore. »

"The Economic, Social and Environmental Council of Morocco called for the development of the blue economy and of marine offshore energies."

Brigitte Bornemann

géothermie et la biomasse, des ressources encore sous-exploitées mais qui viennent renforcer un potentiel certain. Le Maroc pourrait ainsi, d'ici 2030, devenir exportateur d'hydrogène vert et de ses dérivés (ammoniac vert et méthanol) en captant, à terme, 2 à 4% du marché mondial.

LES PROMESSES DE L'ÉOLIEN OFFSHORE

Avec 3 500 km de côte, le Maroc a fait un grand pas vers une gestion intégrée de sa zone côtière en se dotant en 2015 d'une *Loi littoral* et d'un *Plan national du littoral* (PNL) aux objectifs stratégiques multiples concernant le développement des activités côtières et maritimes et la protection environnementale. Le Conseil économique, social, et environnemental (CESE) marocain a lui-même appelé au développement de l'économie bleue, dont celui des énergies marines *offshore*. De fait, avec sa position géostratégique à la croisée des civilisations et des routes maritimes, avec ses 1,2 millions de km² de zone économique exclusive, sa richesse halieutique convoitée et ses ressources énergétiques, fossiles et renouvelables au potentiel encore sous-exploité, le Maroc jouit d'un capital maritime important. La côte occidentale, le long de l'océan Atlantique,

THE PROMISES OF OFFSHORE WIND POWER

With a 3,500 km coastline, Morocco has made great progress in the integrated management of its coastal areas, enacting in 2015 its Coastal Law and the National Coastal Plan (PNL) to meet the country's strategic objectives to develop coastal and maritime activities, and protect the environment. The Economic, Social and Environmental Council of Morocco (CESE) for its part called for the development of the blue economy and of marine offshore energies. With its geostrategic location at the meeting point of civilisations and maritime routes, its exclusive economic zone of 1.2 million km², its enviably rich fishing resources, and its fossil and renewable energy resources whose potential has yet to be fully tapped, Morocco enjoys the status of a major maritime capital.

The western coast on the Atlantic Ocean has excellent wind speed and water depths that lend to offshore wind power. Two areas in particular are well-suited to fixed-foundation wind farms with the southernmost area offering a technical potential of 11 gigawatts (GW), and the cen-

présente d'excellentes vitesses de vent dans des eaux plus ou moins profondes adaptées à l'éolien offshore. Il existe en effet deux zones bien adaptées à l'éolien posé, avec des potentiels techniques de 11 gigawatts (GW) pour la zone la plus méridionale, et de 10 GW pour la zone centrale.

Il y a également, au large, une bande d'eau allant jusqu'à 1 000 mètres de profondeur avec des vitesses de vent atteignant plus de 9 mètres/seconde qui conviendraient à l'éolien flottant avec un potentiel technique total de 135 GW, et sur la côte nord, une autre bande d'eau avec un potentiel d'éolien flottant de 43 GW.

Selon le rapport de la Banque mondiale, « *Going global: Expanding offshore wind to emerging markets* » paru en octobre 2019, le Maroc pourrait produire 200 GW facilement exportables en éolien offshore.

DES INFRASTRUCTURES PRÊTES À ÊTRE AMÉNAGÉES

Avec 41 ports dont 13 dédiés au commerce international, 6 ports de passagers ou de plaisance, et 22 ports de pêche, le Maroc pourrait également aménager des quais avec des machines houlomotrices. Ces ports représentent en effet plus de 49 km de quais, 62 km de jetées, 1 600 hectares d'infrastructures, plus de 1 300 hectares de terre-pleins et 1 850 hectares de plans d'eau protégés. Parmi les autres énergies marines, la climatisation à partir de l'eau de mer (SWAC) pourrait aussi, naturellement, être utilisée, notamment pour les bâtiments proches du littoral, dans les ports ou les villes. A titre d'exemple pour ce qui concerne l'énergie houlomotrice, le concours *Smart Port Challenge* a récemment désigné parmi ses finalistes l'entreprise suédoise *Eco Wave Power* (EWP), qui intègre sa technologie dans les jetées des ports ou des digues. On peut également imaginer l'installation, à quelques centaines de mètres du littoral, d'une technologie comme celle du système houlomoteur HACE (Hydro Air Concept Energy) qui génère de l'énergie à partir de la houle même de petite et moyenne amplitude. Ce ne sont donc ni le potentiel ni les projets qui manquent. Il est cependant nécessaire de rappeler que le Maroc reste toujours très dépendant de ses importations énergétiques, même si cette dépendance est passée de 98% à la fin des années 2000 à 88% en 2020. Il s'agit, de plus, d'énergies fossiles – pétrole, charbon et gaz –, polluantes et génératrices de CO2 et autres gaz à effets de serre. Il est donc crucial de continuer à développer le secteur des énergies renouvelables (solaire, éolien à terre, biomasse, hydrogène...) tout en explorant le potentiel des énergies marines renouvelables (EMR), dont les technologies mûrissent et les coûts baissent. ■

« Selon un rapport de la Banque mondiale de 2019, le Maroc pourrait produire 200 GW facilement exportables en éolien offshore. »

"According to a World Bank report published in October 2019, Morocco can generate 200 GW of easily-exportable offshore wind power."

Brigitte Bornemann

tral area 10 GW. There is also a strip of water off the coast that is up to 1,000 metres deep and has wind speeds of up to 9 metres/second which would suit a floating-foundation wind farm, offering a total technical potential of 135 GW. There is another strip of water, on the north coast, suited for a 43 GW floating-foundation wind farm. According to the World Bank report "Going Global: Expanding offshore wind to emerging markets" published in October 2019, Morocco can generate 200 GW of easily-exportable offshore wind power.

INFRASTRUCTURE READY FOR UPGRADE

With 41 ports, 13 of which for international trade, 6 passenger ports and marinas, and 22 fishing ports, Morocco also has the option of fitting its docks with wave-energy devices. Its ports have over 49 km of docks, 62 km of piers, 1,600 hectares of infrastructure, over 1,300 hectares of reclaimed land, and 1,850 hectares of protected bodies of water.

Among other types of marine energy, seawater air conditioning (SWAC) can easily be installed in buildings close to the coast, in ports and cities alike. To give an example of wave energy, the Swedish company *Eco Wave Power* (EWP) – recently named one of the finalists of the *Smart Port Challenge* competition – integrates its technology into port jetties and seawalls. Another technology that could be installed a few hundred metres off the coast is the *Hydro Air Concept Energy* (HACE) wave-energy converter which generates power from the swell, even of small and medium amplitude. Clearly, there is no shortage of potential nor ideas.

Nevertheless, Morocco remains very dependent on energy imports, even if this dependence has decreased from 98% at the end of the 2000s to 88% in 2020. What's more, it is oil, coal and gas that is being imported – dirty fossil fuels that emit CO2 and other greenhouse gases. It is therefore essential to continue developing the renewable energy sector (solar, onshore wind power, biomass, hydrogen, etc.) while exploring potential marine renewable energies (MRE), the costs of which are coming down as technologies mature. ■

En savoir + / To find out more:
www.energiesdelamer.eu



COOPÉRATION MARITIME

COOPÉRATION MARITIME Défense et développement de la pêche artisanale française



24 rue du Rocher 75008 PARIS. Contact : info@cooperationmaritime.fr



« Le Maroc dispose d'un important potentiel en énergies marines renouvelables »

"Morocco has significant potential in renewable marine energy"

Par/By **Philippe Louis-Dreyfus**, Président du Conseil de Surveillance – Groupe Louis Dreyfus Armateurs
President of the Supervisory Board – Louis Dreyfus Armateurs Group

Le Maroc dispose d'un patrimoine maritime exceptionnel. Traditionnellement peu présent dans les activités maritimes industrielles, le Royaume est pourtant doté de ressources maritimes importantes, ressources qui prennent encore plus de valeur dans le cadre de la transition énergétique.

Quand on associe les enjeux de la transition énergétique avec les importations d'électricité auxquelles le Maroc est aujourd'hui confronté (90% de l'énergie consommée est importée), on pense naturellement à l'immense potentiel que représente l'énergie solaire disponible dans le sud du pays. Le Sahara couvre environ 35% de la surface du Maroc, combinant

Morocco has an exceptional maritime heritage. Traditionally little present in industrial maritime activities, the Kingdom is nevertheless endowed with significant maritime resources, resources which are even more valuable in the context of the energy transition.

When associating the challenges of the energy transition with electricity imports that Morocco is currently facing (90% of the energy consumed is imported), we obviously contemplate the immense potential represented by the available solar energy in the south of the country. The Sahara covers about 35% of Morocco, combining sunshine and

« L'éolien offshore représente une solution complémentaire évidente au solaire. »

"Offshore wind power thus represents an obvious complementary solution to solar."

Philippe Louis-Dreyfus

ensoleillement et faible densité de population, ce qui permet d'envisager un développement massif de fermes solaires. Mais l'énergie solaire doit être combinée avec d'autres sources renouvelables pour proposer une production d'électricité suffisante (l'ensoleillement au Sahara est d'environ 3 000 heures par an). Le Maroc est bordé de près de 3 000 km de côtes sur sa façade Atlantique (et de 500 km en Méditerranée). Cette façade Atlantique constitue un gisement exceptionnel pour l'éolien offshore posé avec des régimes de vents très favorables et relativement constants. L'éolien offshore représente ainsi une solution complémentaire évidente au solaire dans un mix énergétique totalement renouvelable qui offrirait au Maroc sa pleine indépendance énergétique.

low population density, which makes it possible to envisage a massive development of solar farms. But solar energy must be combined with other renewable sources to provide constant electricity production (Sahara offers a sunshine period of around 3,000 hours per year).

Morocco is bordered by nearly 3,000 km of coastline along its Atlantic shore (and 500 km along the Mediterranean Sea). The Atlantic coast constitutes an exceptional source for offshore wind with very favorable and relatively constant wind regimes. Offshore wind power thus represents an obvious complementary solution to solar in a totally renewable energy mix that will offer Morocco its full energy independence.



Le *Wind of Change*, navire *high tech* de maintenance d'éoliennes offshore opéré par le Groupe Louis Dreyfus Armateurs. / *Wind of Change*: a high-tech offshore windfarm maintenance vessel operated by the Louis Dreyfus Armateurs Group.

Au-delà de ce développement essentiel pour le Maroc, la construction et la maintenance de champs éoliens offshore constitueraient un formidable élan pour l'essor de services maritimes marocains. Le Maroc a su développer des ports de premier rang mondial avec Tanger, dispose de compétences maritimes reconnues dans le transport de marchandises en mer, mais peine encore à développer une industrie de services maritimes à l'échelle industrielle. C'est une occasion évidente de le faire. Cela permettra ensuite au Royaume de pouvoir tirer pleinement parti de sa zone économique exclusive en projetant en mer de plus en plus de services industriels, ce qui constitue un potentiel de développement économique non négligeable au XXI^{ème} siècle.

Notre groupe, qui a largement depuis 20 ans, axé son développement sur de tels services, l'a fait grâce à des partenariats... nationaux et internationaux. En Indonésie, par exemple, nous avons réussi à construire une flotte de navires câbliers *high tech*, sous pavillon local. Nous apportons le savoir-faire et les process nécessaires à des services maritimes industriels, et nous transmettons ce socle de connaissances à un partenaire local afin de réellement développer les savoir-faire localement et impulser l'émergence de la filière. Nous avons une histoire très longue avec le Maroc, et non moins longue avec les transports de phosphates pour le Groupe OCP¹ en tant que spécialistes du transport de vrac secs. Ce serait une belle aventure à laquelle nous serions fiers de participer pour l'essor de la filière des énergies marines renouvelables au Maroc.

1 - Ancien Office chérifien des phosphates.

Beyond this essential development for Morocco, the construction and maintenance of offshore wind farms would constitute a tremendous boost for the development of Moroccan maritime services. Morocco has been able to develop world-class ports with Tangier, has recognized maritime skills in the transport of goods at sea, but is still struggling to develop a maritime services industry on an industrial scale. This is a clear opportunity to do so. This will then allow the Kingdom to be able to take full advantage of its exclusive economic zone by projecting more and more industrial services at sea, which constitutes a significant potential for economic development in the 21st century.

Our group, which has for 20 years focused its development on such services, has done so through national and international partnerships. In Indonesia, for example, we have succeeded in building a fleet of high-tech cable-laying vessels, under the local flag. We provide the know-how and the processes necessary for industrial maritime services, and we pass on this knowledge base to a local partner in order to really develop local know-how and stimulate the emergence of the sector. We have a very long history with Morocco, and no less long with the transport of phosphates for the OCP¹ as specialists in the transport of dry bulk. It would be a great adventure we would be proud to participate for the development of the renewable marine energy sector in Morocco.

1 - Former Office Chérifien des Phosphates

Entretien avec / Interview with **Jean-Michel Germa**, Président de / President of SOPER SAS*



« Le Maroc peut devenir l'un des leaders mondiaux de la décarbonation du transport maritime. »

"Morocco could become one of the world's most advanced nations in terms of maritime transport decarbonisation."

Jean-Michel Germa a financé, construit et exploité le parc éolien de Koudia Al Baida à l'origine de la filière électrique renouvelable du Maroc. Il est aujourd'hui l'un des acteurs les plus engagés dans la transition énergétique du transport maritime.

Jean-Michel Germa financed, built and operated the Koudia Al Baida wind farm, setting the bases of Morocco's renewable electricity sector. Today, he is a leading contributor to the energy transition of maritime transport.

Propos recueillis par / Interview by **Erwan Sterenn**

Où en est le Maroc sur le plan des énergies renouvelables ?

Le Maroc est une grande terre d'accueil des énergies renouvelables (ENR), principalement éolienne et photovoltaïque. Il dispose de gisements éoliens et solaires considérables qui en font aujourd'hui l'un des leaders mondiaux dans la production d'électricité éolienne et solaire.

Qu'en est-il des énergies marines ?

Contrairement à une idée reçue, les énergies marines renouvelables (EMR) ne présentent pas un grand intérêt pour le Maroc, elles ne devraient donc pas beaucoup s'y développer. La raison en est simple : les énergies renouvelables terrestres (ENR) y sont abondantes (car la disponibilité du foncier est considérable du fait de l'immensité du pays et d'une population peu nombreuse), et très compétitives (les gisements solaire et éolien y sont de très bonne qualité). De plus, les EMR, encore peu développées au niveau mondial, sont trop chères et n'offrent pas la maturité suffisante, alors que les ENR terrestres marocaines sont parmi les plus compétitives au monde.

Le Maroc dispose-t-il d'autres atouts lui permettant de devenir un acteur majeur du développement durable ?

Absolument. Le Maroc présente un intérêt majeur pour la décarbonation du transport maritime (et aussi du transport aérien

In terms of renewable energy, where does Morocco stand today?

Morocco is a great place for renewable energies (RE), mainly wind and photovoltaic. It has extensive wind and solar resources, making it one of the world's leading producers of wind and solar electricity.

What about marine energies in Morocco?

Contrary to a generally accepted idea, marine renewable energies (MRE) are not particularly interesting for Morocco, and therefore are not likely to be developed there. The reason for that is simple: terrestrial renewable energies (RE) are abundant (because land availability is considerable due to the immensity of the country and a relatively small population), and very competitive (with a very high quality of solar and wind resources). Moreover, MRE, which are still poorly developed at the global level, remain too expensive and are lacking in terms of sufficient development, whereas Moroccan land renewable energies are among the most competitive in the world.

Does Morocco have other assets that could make it a major actor in terms of sustainable development?

Yes, definitely. Morocco is of great interest for maritime transport decarbonisation (air and land transport as well).

et terrestre). On considère en effet que la décarbonation du transport maritime proviendra en grande partie (65% environ) de la substitution des carburants fossiles par des carburants non fossiles, essentiellement des carburants de synthèse. Or le Maroc dispose des conditions idéales pour la production de certains carburants de synthèse : les carburants électriques ou e-carburants. Ces carburants ont l'immense qualité d'être renouvelables et *drop-in*¹. Ils sont produits par réaction chimique de synthèse de deux constituants, le CO₂ et l'hydrogène renouvelable. La façon de les combiner détermine le carburant souhaité (diesel ou autre). Le CO₂, nouvelle matière première, s'impose ainsi comme une alternative avantageuse à la biomasse. Le préfixe e- fait référence au processus de fabrication, qui utilise principalement de l'électricité pour produire l'hydrogène. A cet égard, le Maroc, terre de vent et de soleil, dispose d'un potentiel considérable de production d'électricité renouvelable. Ce qui place ce pays aux avant-postes pour faire partie demain, des grands producteurs de e-carburants.

Quelle pourrait être l'envergure d'un tel projet ?

Pour vous donner un ordre de grandeur : en mobilisant environ 5/1000^{ème} de la surface du Sahara, on pourrait décarboner la quasi-totalité du transport maritime mondial. On peut raisonnablement penser que les e-fuels (véritable pétrole vert) pourraient permettre à l'horizon 2030/50 de faire du Maroc l'un des *leaders* mondiaux de la décarbonation du transport maritime avec comme corollaire la création d'une immense filière industrielle.

Est-il facile de développer des projets innovants au Maroc ?

Le Maroc offre un environnement très favorable pour les investisseurs. Il est très agréable de travailler et d'investir dans ce pays : l'hospitalité est une tradition, les ressources humaines sont de qualité, très bien formées et adaptées aux technologies les plus avancées. Je peux témoigner des grandes qualités du Maroc pour avoir financé, construit et exploité pendant 10 ans le parc éolien de Koudia Al Baida. Mis en service en 2000, cet investissement de 60 millions de dollars (84 éoliennes fournissant une puissance de plus 50MW et produisant environ 2% de l'électricité du royaume) était à l'époque le premier et le plus important parc éolien du Maroc, du continent africain et du monde arabo-musulman. Cet investissement pionnier a été à l'origine du lancement de la filière électrique renouvelable dans le pays, devenue aujourd'hui une filière énergétique majeure. ■

1 - Un carburant est dit *drop-in* s'il peut se substituer en partie ou en totalité au kérosène conventionnel sans impact opérationnel (pas de modification des infrastructures, notamment au niveau des aéroports) ni modification des avions et des moteurs existants ou en cours de développement. Source : safran-group.com

It is generally admitted that maritime transport decarbonisation will mostly result (about 65%) from replacing fossil fuels by non-fossil fuels, and mainly synthetic fuels. Morocco has ideal conditions to produce a certain number of synthetic fuels, such as electric fuels also called e-fuels. These fuels are particularly interesting as they are renewable and drop-in. They are produced by the synthetic chemical reaction of two components: CO₂ and renewable hydrogen. The way they are combined determines the fuel you need to produce (diesel or other). As a new raw material, CO₂ thus becomes an attractive alternative to biomass. The prefix e- indicates that the manufacturing process mainly uses electricity to produce the hydrogen. In this respect, Morocco, a land of wind and sun, has considerable potential for the production of renewable electricity, placing it at the forefront of tomorrow's major e-fuel producers.

How extensive could be such a project?

To give you an idea, by exploiting about 5/1000^{ths} of the surface of the Sahara, we could decarbonise nearly the totality of the world's maritime transport. Reasonably, by 2030/2050, e-fuels (they are definitely like green oil) could make Morocco one of the world's most advanced nations in terms of maritime transport decarbonisation.

With, in the end, the establishment of a considerable industrial sector.

Is it easy to develop innovative projects in Morocco?

Morocco provides a very interesting environment from an investor's point of view. Working and investing in this country is a very pleasant thing. Hospitality is a tradition, human resources are excellent, well trained and adapted to the most advanced technologies. For having financed, built, and exploited the Koudia Al Baida wind farm for 10 years, I can certify the outstanding qualities of Morocco. Commissioned in 2000, this 60-million-dollar investment (84 wind generators providing more than 50MW and producing about 2% of Morocco electricity) was, at that time, the first and the largest windfarm of Morocco, of the African continent and of the Arabo-Muslim world. This pioneering investment set the bases of the country's renewable electricity sector which has become a major energy industry. ■

1 - A drop-in fuel can be used as a partial or total substitute for conventional kerosene, without any operational impact (no infrastructure changes, particularly at airports) or changes to existing aircraft and engines or those under development. Source: safran-group.com

* Société de participations dans les énergies renouvelables. / Renewable energy investment company. En savoir + / Learn more: www.mgh-energy.com (filiale de SOPER SAS / a SOPER SAS subsidiary)



Le *Dar Al Beida*, bâtiment Hydro-Océanographique Multi-Missions de la Marine royale marocaine.

Long de 72 mètres, construit à Concarneau par les chantiers français Piriou, le BHO2M est un navire scientifique de dernière génération équipé de systèmes adaptés aux levés répondant aux standards de l'Organisation hydrographique internationale (OHI). Il est dérivé du design des Bâtiments multi-missions (B2M) également construits à Concarneau pour la Marine nationale française.

The *Dar Al Beida*, a Hydro-Oceanographic Multi-Mission Ship belonging to the Royal Moroccan Navy.

The 72-metre long BHO2M, built in Concarneau by the French shipyard Piriou, is a latest generation scientific vessel equipped with systems customised to provide topographic studies that meet International Hydrographic Organization (IHO) standards. The ship was designed based on the Multi-Missions vessel (B2M) also built in Concarneau for the French Navy.

PHOTO : PIRIOU



© JEANYVES GABRIELE

La recherche est au cœur de la politique maritime du Maroc

Research is at the heart of Morocco's maritime policy

Par/By **Abdelmalek Faraj**, Directeur de l'Institut national de recherche halieutique (INRH)
Director of the *National Fisheries Research Institute* (INRH)

L'espace maritime marocain est réputé pour être l'un des plus poissonneux du globe. Il doit sa richesse biologique à sa situation géographique particulière, déployée sur deux façades continentales, atlantique et méditerranéenne. Cette richesse maritime l'est autant par sa diversité que par le volume des biomasses générées par les ressources halieutiques. Un régime d'*upwelling* (remontées d'eaux profondes) le long de la façade atlantique marocaine est, en outre, à l'origine d'une productivité biologique qui place les eaux atlantiques marocaines parmi les quatre grands écosystèmes d'*upwelling* les plus productifs au monde. La production halieutique du Maroc se situe en moyenne autour de 1,5 millions de tonnes par an. L'essentiel des captures ne comprend toutefois qu'une centaine d'espèces sur les 350 recensées, et reste dominé par les petits pélagiques. La diversité biologique joue un rôle fondamental dans le maintien des fonctions écologiques et constitue un facteur de durabilité, notamment pour la pêche et l'aquaculture. Les fortes incertitudes pesant sur l'évolution des écosystèmes marins face au changement climatique invitent à penser des stratégies et des solutions d'atténuation et d'adaptation mais aussi de renforcement de leur résilience. Ce défi ne saurait cependant être relevé sans une recherche scientifique performante et innovante contribuant à transformer les contraintes en opportunités et à accroître la valeur ajoutée de la production halieutique.

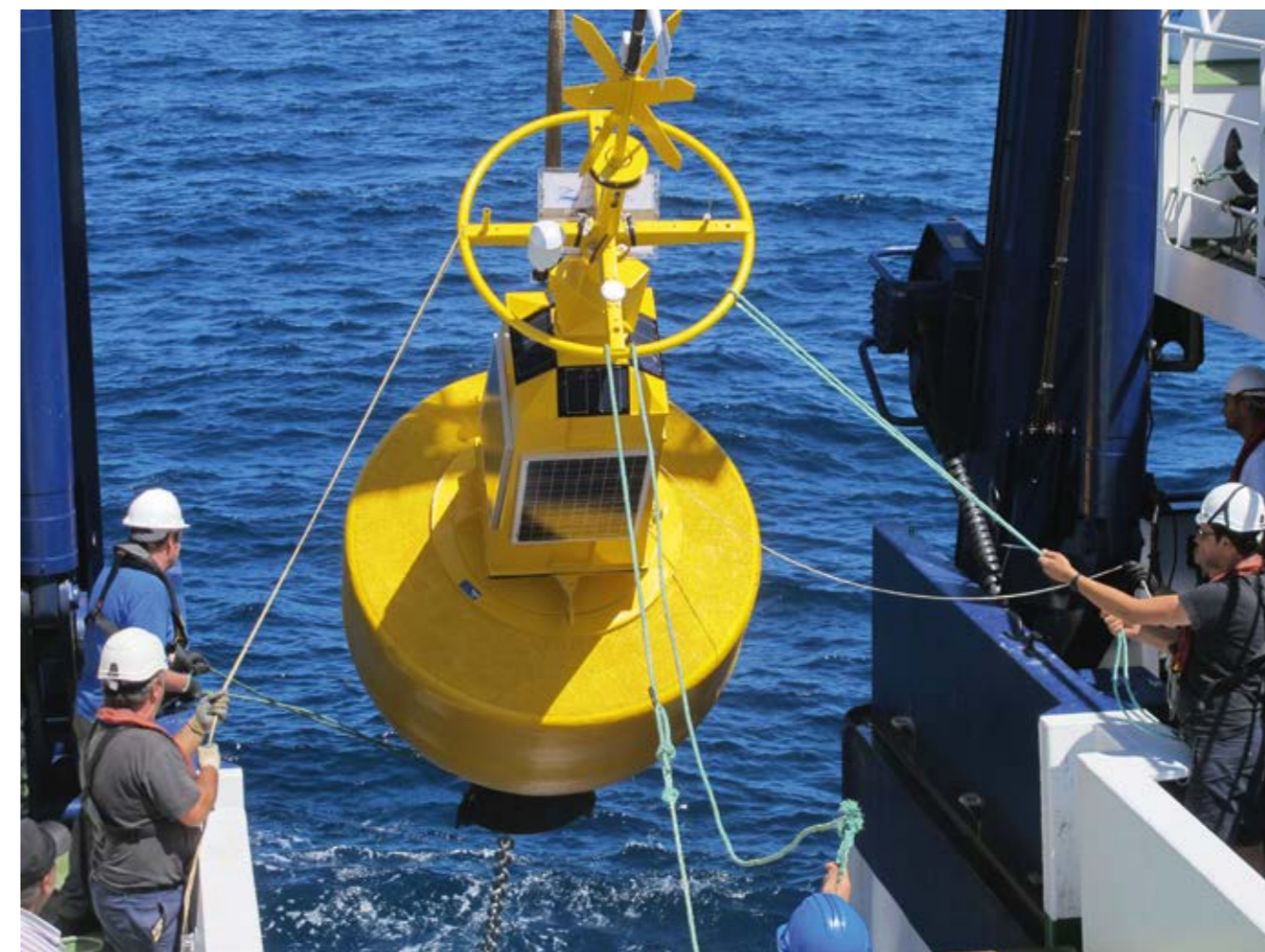
LE BESOIN D'UNE RECHERCHE SOLIDE ET PROLIFIQUE

Le Maroc a pour ambition, dans le cadre de la stratégie *Halieutis* lancée en 2009 par SM le Roi Mohammed VI, de faire évoluer le secteur halieutique d'une économie d'extraction vers une économie de valorisation des produits de la mer. Ce projet qui

The Moroccan maritime space is considered as one of the most abundant in fish in the world. Extending along two continental façades, the Atlantic Ocean and the Mediterranean Sea, its geographical situation plays a significant role in such a biological wealth both in terms of diversity and in the biomass generated by the fishery resources. In addition, an *upwelling* system along the Moroccan Atlantic coast is at the origin of a biological productivity which places the Moroccan Atlantic waters among the four most productive *upwelling* ecosystems in the world. Morocco's fisheries production averages around 1.5 million tonnes per year. Yet, most of the catches only concern about a hundred species, dominated by small pelagics, out of the 350 recorded in the area. Biological diversity plays a fundamental role in maintaining ecological functions and is a factor of sustainability, particularly for fisheries and aquaculture. The uncertain evolution of marine ecosystems in a context of climate change requires the implementation of strategies and solutions to limit, adapt, and strengthen their resilience. However, this challenge cannot be met without effective and innovative scientific research that will help transform constraints into opportunities and increase the added value of fisheries production.

THE NEED FOR SOLID AND PROLIFIC RESEARCH

Within the framework of the *Halieutis* strategy launched in 2009 by HM King Mohammed VI, the ambition of the kingdom consists in transforming the fisheries sector from an extraction economy to an economy of valorisation of sea products. This project, which places environmental, economic, and social sustainability at the heart of its concerns, implies strong and prolific fisheries research.



Mise à l'eau de la bouée océanographique de l'Institut national de recherche halieutique marocain destinée à mesurer des paramètres océanographiques et météorologiques. / Launching of the oceanographic buoy of the Moroccan *National Fisheries Research Institute* to measure oceanographic and meteorological parameters.

© INRH

« Le Maroc a pour ambition, dans le cadre de la stratégie *Halieutis*, de faire évoluer le secteur halieutique d'une économie d'extraction vers une économie de valorisation des produits de la mer. »

"Within the framework of the *Halieutis* strategy, the ambition of the kingdom consists in transforming the fisheries sector from an extraction economy to an economy of valorisation of sea products."

Abdelmalek Faraj

place la durabilité environnementale, économique et sociale au cœur de ses préoccupations, implique une recherche halieutique solide et prolifique.

Aujourd'hui, l'essentiel des missions de recherche en appui au secteur est confié à l'Institut National de Recherche Halieutique (INRH) qui constitue l'un des piliers du dispositif de gestion des pêches et des écosystèmes marins au Maroc. Plus de 1.5 milliards de dirhams d'investissements ont été mobilisés ces dix dernières années pour équiper et renforcer l'INRH, et en faire le référent national dans les domaines de la recherche halieutique.

Today, most of the research programmes dedicated to the sector are entrusted to the *National Fisheries Research Institute*, which constitutes one of the keystones of the fisheries and marine ecosystems governance in Morocco. More than 1.5 billion dirhams of investments have been mobilised over the last ten years to equip and develop the Institute to make it the national reference in the fields of fisheries research.

This process has made possible the deployment of significant research resources along the Moroccan coastline, from Dakhla to Nador: scientific marine exploration vessels, and

Ce processus s'est traduit par le déploiement d'importants moyens de recherche le long du littoral marocain, de Dakhla à Nador : navires de prospection scientifique en mer mais aussi structures de recherche à terre dotées de laboratoires spécialisés ou pluridisciplinaires couvrant une large gamme de disciplines, telles que la biologie marine, l'océanographie, la chimie, l'aquaculture, la génétique, les biotechnologies, la modélisation mathématique, les sciences économiques etc. Grâce à ces structures de recherche, l'Institut assure le suivi et l'évaluation des ressources halieutiques et des pêcheries qui en dépendent. Sachant que la durabilité des ressources halieutiques est conditionnée par la bonne santé des écosystèmes liée aux conditions hydro-climatiques et environnementales du milieu marin, l'Institut assure également une surveillance environnementale et océanographique avec la conduite de prospection en mer, l'observation au moyen de systèmes de mouillage ou par le traitement et l'exploitation de données satellites.

onshore research facilities with specialised and multidisciplinary laboratories covering a wide range of disciplines, such as marine biology, oceanography, chemistry, aquaculture, genetics, biotechnology, mathematical modelling, economic sciences, etc.

Relying on these research structures, the Institute monitors and assesses the fish resources and their related fisheries. Considering that the sustainability of fisheries resources depends on the good health of ecosystems, which is itself linked to the hydro-climatic and environmental conditions of the marine environment, the Institute also ensures environmental and oceanographic surveillance by conducting at-sea prospecting, observation by means of immersed systems or by processing and exploiting satellite data.

The Institute also ensures the sanitary monitoring of shellfish production areas. This mission is a key part of the national health safety system for seafood products consumers, in Morocco and abroad.

« La dégradation des écosystèmes marins et l'érosion de la biodiversité marine sont une problématique extrêmement urgente à traiter et un défi de taille pour les scientifiques de la communauté halieutique nationale et internationale. »

"The degradation of marine ecosystems and the erosion of marine biodiversity are an extremely urgent issue to address and a major challenge for scientists in the national and international fisheries community."

Abdelmalek Faraj

L'INRH assure aussi la surveillance sanitaire des zones de production de coquillages. Cette mission est une pièce maîtresse du dispositif national de sécurité sanitaire des consommateurs de produits de la mer, aussi bien nationaux qu'étrangers. Au regard des effets positifs de la diversification sur la résilience du secteur et de l'importance du développement de l'aquaculture au Maroc, l'INRH réalise aussi des activités de recherche aquacole. Celles-ci comprennent notamment les essais de production de naissains et alvins en éclosiers expérimentaux, la surveillance zoo-sanitaire, les études pilotes d'élevages en mer et de zootechnie intégrant les volets océanographiques, biologiques, technologiques et nutritionnels jusqu'à leur faisabilité économique en vue d'éventuels transferts technologiques aux opérateurs du secteur.

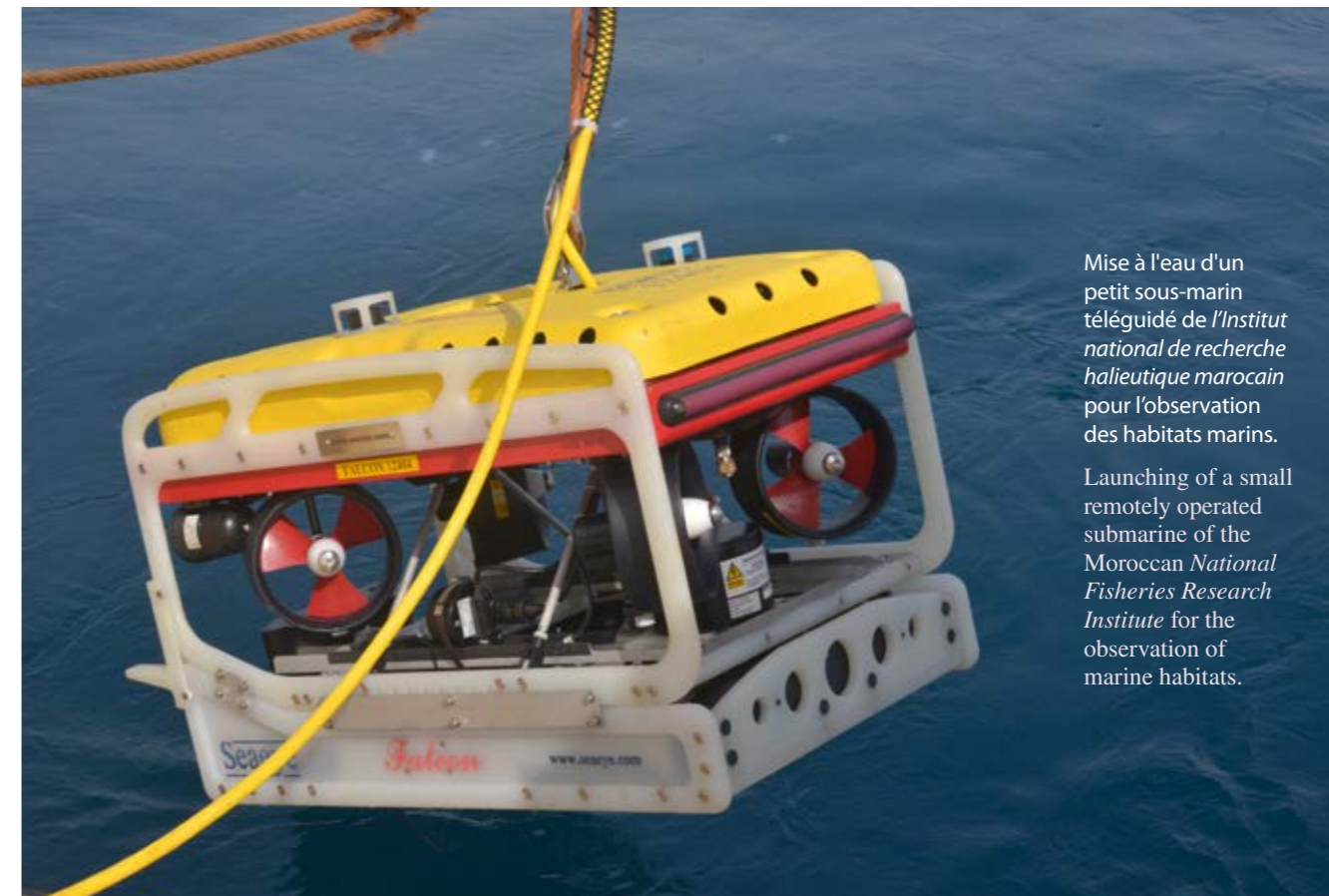
LES DÉFIS DE DEMAIN

La dégradation des écosystèmes marins et l'érosion de la biodiversité marine par la destruction des habitats, la pollution, la surpêche et les effets irréversibles du changement climatique sont une problématique extrêmement urgente à traiter et un défi de taille pour les scientifiques de la communauté halieutique nationale et internationale. Il est urgent de poursuivre les efforts pour accroître les connaissances scientifiques nécessaires à l'établissement des meilleurs diagnostics sur l'état

In view of the positive effects diversification has on the resilience of the sector and considering the importance of developing aquaculture in Morocco, the Institute also carries out aquaculture research work. These include, in particular, spat and fry production trials in experimental hatcheries, zoo-sanitary surveillance, pilot studies of sea farming and zootechnics integrating oceanographic, biological, technological and nutritional aspects up to their economic feasibility in a perspective of potential technology transfers to operators in the sector.

THE CHALLENGES OF TOMORROW

The degradation of marine ecosystems and the erosion of marine biodiversity resulting from habitat destruction, pollution, overfishing and the irreversible effects of climate change are an extremely urgent issue to address and a major challenge for scientists in the national and international fisheries community. There is an urgent need to continue efforts to increase the scientific knowledge that is required to assess as precisely as possible the state of health of the oceans and marine resources. At the same time, it is necessary to invest in the search for solutions to operate as quickly as possible the transition from an economy based on extraction and destruction of ecosystems to an economy based on



Mise à l'eau d'un petit sous-marin téléguidé de l'Institut national de recherche halieutique marocain pour l'observation des habitats marins.

Launching of a small remotely operated submarine of the Moroccan National Fisheries Research Institute for the observation of marine habitats.

de santé des océans et des ressources marines. Ceci tout en investissant dans la recherche de solutions pour opérer le plus rapidement possible la transition d'une économie basée sur l'extraction et la destruction des écosystèmes, vers une économie de la durabilité, de la restauration et de la conservation des écosystèmes marins. C'est l'objectif poursuivi par l'initiative *Ceinture Bleue*¹, lancée en 2016 à l'occasion de la COP 22 à Marrakech² comme une réponse majeure en faveur de la durabilité des océans et de la lutte contre le changement climatique. De nombreux partis y ont adhéré et y voient une réponse globale aux Objectifs de Développement Durable des Nations unies³. Sur un plan opérationnel, cette initiative met en œuvre une plateforme collaborative ayant pour rôle de faciliter et de catalyser les solutions et les projets novateurs dans les domaines d'activité : halieutique, des technologies de pêche et d'aquaculture, de la transformation, de la biotechnologie et de l'océanographie opérationnelle. En soutenant des champs de collaborations entre décideurs, chercheurs et opérateurs économiques, la plateforme a pour rôle de structurer les clusters et les écosystèmes de R&D, de leur donner davantage de visibilité vis-à-vis des bailleurs de fonds, de faciliter les transferts et les partages d'expérience, et d'accélérer l'émergence d'une communauté de partenaires autour de l'initiative *Ceinture Bleue*. ■

1 - Initiative pour la pêche et l'aquaculture durables en Afrique.

2 - 22^{ème} conférence internationale sur le climat qui s'est déroulée du 7 au 18 novembre 2016 à Marrakech.

3 - En 2015, l'ONU a adopté l'Agenda 2030 qui comprend 17 objectifs de développement durable (ODD) à atteindre, à cet horizon, pour éradiquer la pauvreté, protéger la planète et garantir la prospérité pour tous. L'ODD14 vise à conserver et à utiliser durablement les ressources de l'Océan.

sustainability, restoration, and conservation of marine ecosystems. This is the objective of the *Blue Belt Initiative*¹, launched in 2016 at the COP 22 in Marrakech² as a major response to ocean sustainability and the fight against climate change. Many actors have committed to it as a comprehensive response to the UN Sustainable Development Goals³. From an operational point of view, this initiative implements a collaborative platform to facilitate and consolidate innovative solutions and projects in the fields of fisheries, fisheries and aquaculture technologies, processing, biotechnology and operational oceanography. By supporting fields of collaboration between decision-makers, researchers and economic operators, the platform's role consists in structuring R&D clusters and ecosystems, to provide them with greater visibility amongst potential investors, to facilitate the transfer and sharing of experience, and to accelerate the emergence of a community of partners around the *Blue Belt Initiative*. ■

1 - Initiative for Sustainable Fisheries and Aquaculture in Africa.

2 - 22nd International Climate Conference which took place from 7 to 18 November 2016 in Marrakech.

3 - In 2015, the UN adopted the 2030 Agenda, which includes 17 Sustainable Development Goals (SDGs) to be achieved by that date to eradicate poverty, protect the planet and ensure prosperity for all. SDG14 aims to conserve and sustainably use the resources of the Ocean.

En savoir + / To find out more:
www.inrh.ma





« La coopération franco-marocaine en sciences marines mériterait d'être renforcée »

"The Franco-Moroccan cooperation in marine sciences should be strengthened"

Par/By **François Houllier**, Président de l'Ifremer / President of Ifremer

La France et le Maroc sont conjointement parties prenantes de deux grands bassins maritimes : l'Atlantique et la Méditerranée. Les deux pays ont aussi une histoire commune qui se traduit par des collaborations et des échanges scientifiques et universitaires importants. Il est donc naturel qu'ils coopèrent dans le domaine particulier des sciences et des technologies marines. Ces partenariats de recherche, d'expertise et d'innovation mériteraient cependant d'être renforcés en s'appuyant sur des dispositifs bilatéraux, régionaux et globaux.

DES COLLABORATIONS ENCORE MODESTES

Les collaborations franco-marocaines en sciences et technologies marines sont réelles mais modestes. L'analyse des publications dans ce domaine, durant la période 2016-2020, montre que la France est, avec l'Espagne et l'Italie, au premier rang des pays qui collaborent avec des équipes marocaines : environ le quart des publications marocaines en sciences et technologies marines impliquent des équipes françaises. A l'inverse, moins de 1 % des publications françaises dans ce domaine sont réalisées avec des équipes marocaines.

Cela traduit à la fois le poids relatif des productions globales des communautés scientifiques des deux pays, le poids re-

France and Morocco are jointly involved in the Atlantic and the Mediterranean, two major maritime regions. The two countries also have a common history which results in major scientific and academic collaborations and exchanges. It is therefore natural that they should cooperate in the specific field of marine science and technology. However, these partnerships in research, expertise and innovation should be strengthened through bilateral, regional, and global arrangements.

COLLABORATIONS REMAIN LIMITED

Franco-Moroccan collaborations in marine science and technology are real but remain limited. The assessment of the papers published in this domain during the period 2016-2020 shows that France, along with Spain and Italy, is the leading country in terms of collaboration with Moroccan teams: about 25% of Moroccan publications in marine science and technology involving French research teams. Conversely, less than 1% of French publications in this field are written with Moroccan teams.

This reflects, on the one hand, the relative importance of the global production of the two countries' scientific communi-

ties, the relative weight of marine sciences and technologies in the two countries (approximately four times greater in France than in Morocco), and on the other hand, the intensity of bilateral collaborations in this particular field.

By comparison, collaborations in marine research are basically the same with Algeria, and almost four times greater with Tunisia. In France, these co-publications mainly concern the CNRS and the universities, which share numerous joint research units¹, the *Institut de recherche pour le développement* (IRD) and *Ifremer*. In Morocco, the first partners are universities (Rabat, Tetouan, Marrakech, and Casablanca), and then the *National Fisheries Research Institute* (INRH).

DIFFÉRENTES FORMES DE PARTENARIAT

Ces collaborations entre équipes scientifiques s'inscrivent dans le cadre d'accords institutionnels bilatéraux comme, par exemple, l'ancienne convention cadre entre l'Ifremer et l'INRH, renouvelée en 2017, qui couvre une grande diversité de thématiques d'intérêt commun : halieutique et

1 - En premier lieu, l'Université de Montpellier et Sorbonne Université



Le *Dar Al Beida*, Bâtiment Hydro-Océanographique Multi-Missions de la Marine royale marocaine.

The *Dar Al Beida*, Moroccan Hydro-Oceanographic Multi-Mission vessel.

1 - Firstly, the University of Montpellier and Sorbonne University

technologie des pêches, aquaculture, surveillance environnementale et sanitaire des eaux côtières, instrumentation océanographique, outils de gestion des données marines, flotte océanographique, océanographie physique et spatiale. Ce partenariat bilatéral peut prendre des formes variées comme des missions d'expertise et de formation, ou le partage d'outils (tels que des systèmes d'information développés par l'Ifremer dans le domaine de l'halieutique ou de la surveillance des littoraux et de la qualité des eaux). Cela peut aussi être une recherche coopérative fondée sur la présence au Maroc, durant plusieurs années, de personnels scientifiques (chercheurs, ingénieurs ou techniciens) qui maintiennent des liens forts avec leur unité de recherche française : c'est la voie adoptée par l'IRD dans différents domaines, dont celui de la biologie marine².

« Il est naturel que la France et le Maroc coopèrent dans le domaine particulier des sciences et des technologies marines. »

"It is natural that France and Morocco cooperate in the specific field of marine science and technology."

François Houllier

Alors que l'analyse des campagnes de la flotte océanographique française ne fait pas apparaître de participation récente de partenaires marocains, sauf ponctuellement en halieutique, et que l'analyse des publications, comme nous l'avons vu, ne montre pratiquement pas de collaborations en technologies marines, il est enfin intéressant de noter que la société Piriou a construit et livré à la marine royale marocaine, en 2018, un bâtiment hydro-océanographique multi-missions de 72 mètres.

DES ACCORDS INTERNATIONAUX PAR BASSIN MARITIME

Avec ses façades méditerranéenne et atlantique, le Maroc est engagé dans au moins deux accords internationaux – dans lesquels la France est aussi partie prenante –, et dans les projets de coopération scientifique qui y sont associés.

Suite à la Déclaration de Galway, signée en 2013 par l'Union européenne (UE), le Canada et les Etats-Unis, sur la coopération dans l'océan Atlantique, puis à la déclaration de Belém signée entre l'UE, le Brésil et l'Afrique du Sud en 2017, le Maroc et l'UE ont signé fin 2020 un *arrangement* sur la coopération en matière de recherche et d'innovation marines. Le Maroc a ainsi rejoint la *All-Atlantic Ocean Research Alliance*³, ce qui ouvre à ses équipes la possibilité d'être associées aux projets, en cours ou futurs, de cette alliance.

2 - www.ird.fr/maroc/presentation

3 - <https://allatlanticocean.org>

logy, aquaculture, environmental and sanitary monitoring of coastal waters, oceanographic instrumentation, marine data management tools, oceanographic fleet, physical and space oceanography. This bilateral partnership is implemented in different ways, such as expertise and training missions, or the sharing of tools (such as information systems developed by Ifremer in the field of fisheries or coastal and water quality monitoring). It may also take the form of cooperative research based on the presence in Morocco, for several years, of scientific personnel (researchers, engineers or technicians) who maintain strong links with their French research units. This approach is notably that of the IRD in various fields, including marine biology².

While the analysis of the campaigns operated by the French oceanographic research fleet reveals no recent participation

of Moroccan partners, except for occasional fisheries campaigns, and considering that the analysis of publications, as previously seen, shows practically no collaboration in marine technologies, it is finally interesting to note that the Piriou company built and delivered a 72-metre multi-mission hydro-oceanographic vessel to the Royal Moroccan Navy in 2018.

INTERNATIONAL AGREEMENTS FOR EACH MARITIME REGION

With its Mediterranean and Atlantic coastlines, Morocco is involved in at least two international agreements – in which France is also committed – as well as in associated scientific cooperation projects.

Following the Galway Declaration on cooperation in the Atlantic Ocean, signed in 2013 by the European Union (EU), Canada and the United States, and the Belém Declaration signed between the EU, Brazil and South Africa in 2017, Morocco and the EU signed an *arrangement* on cooperation in marine research and innovation at the end of 2020. Morocco thus integrated the *All-Atlantic Ocean Research Alliance*³, providing an opportunity for its teams to be involved in the alliance's ongoing and future projects.

The 1976 Barcelona Convention, followed by the adoption of the Action Plan for the Protection of the Marine Envi-

2 - www.ird.fr/maroc/presentation

3 - <https://allatlanticocean.org>

La Convention de Barcelone de 1976, suivie de l'adoption du Plan d'action pour la protection de l'environnement marin et le développement durable des zones côtières de la Méditerranée, constituent un cadre juridique pour la coopération internationale en vue de la protection du milieu marin grâce à la surveillance et à la recherche scientifique.

Les initiatives BlueMed⁴ pour l'ensemble de la Méditerranée, et WestMed⁵ pour la Méditerranée occidentale, fournissent un cadre pour la promotion de l'économie bleue et l'intégration des politiques maritimes du bassin méditerranéen qui doivent s'appuyer sur la connaissance scientifique et l'innovation. Depuis le début des années 1990, la communauté scientifique dédiée à l'observation de la Méditerranée s'est coordonnée dans le cadre de ce qui est devenu, en 2012, le réseau MonGOOS - *The Mediterranean Operational Network for the Global Ocean Observing System*⁶ qui compte plusieurs membres français (CNRS, Ifremer, MétéoFrance, SHOM) et un unique membre marocain, l'*Institut national de recherche halieutique*. Cette collaboration a permis de développer les systèmes régionaux d'observation et de prévision de la Méditerranée, qui font maintenant partie des réseaux d'observation et de données marines, et contribuent au système mondial d'observation de l'océan (*Global Ocean Observing System / GOOS*).

DES INITIATIVES INTERNATIONALES GLOBALES

Le Maroc avec l'*Institut national de recherche halieutique* et la France avec le CNRS et l'Ifremer sont également membres de POGO – *The Partnership for Observation of the Global Ocean*⁷ – dédié à l'observation de l'océan. Outre POGO et GOOS, les deux pays sont aussi parties prenantes de programmes multinationaux tels que le *Système intergouvernemental d'alerte aux tsunamis*, le *Harmful Algal Bloom Programme* (HAB) dédié aux efflorescences d'algues toxiques ou encore l'*International Oceanographic Data and Information Exchange* (IODE), mis en œuvre dans le cadre de la Commission océanographique intergouvernementale (COI) de l'UNESCO qui constitue un mécanisme essentiel de coopération pour l'étude des océans. En conclusion, bien que le niveau actuel des collaborations franco-marocaines en sciences et technologies marines soit aujourd'hui assez modeste, il existe un faisceau de raisons géographiques, historiques et politiques et un socle de dispositifs bilatéraux, régionaux et globaux à partir desquels ces collaborations peuvent se développer. ■

4 - <http://www.bluedmed-initiative.eu/>

5 - www.westmed-initiative.eu

6 - <http://www.mongoods.eu/>

7 - <https://pogo-ocean.org/>

La France et le Maroc sont parties prenantes de plusieurs programmes multinationaux de recherche.

France and Morocco are involved in several multinational research programmes.

Western Mediterranean, provide a framework for the promotion of a blue economy and the integration of maritime policies in the Mediterranean maritime region, which must be based on scientific knowledge and innovation. Since the early 1990s, the scientific community dedicated to observing the Mediterranean has coordinated its actions within the framework of what became, in 2012, the MonGOOS network - *The Mediterranean Operational Network for the Global Ocean Observing System*⁶ which includes several French members (CNRS, Ifremer, MétéoFrance, SHOM) and a single Moroccan member, the *National Fisheries Research Institute*. This collaboration has enabled the development of regional observation and forecasting systems for the Mediterranean, which are now part of the marine observation and data networks, contributing to the *Global Ocean Observing System (GOOS)*.

GLOBAL INTERNATIONAL INITIATIVES

Morocco, with the *National Fisheries Research Institute*, and France, with the CNRS and Ifremer, are also members of POGO – *The Partnership for Observation of the Global Ocean*⁷ – dedicated to ocean observation. In addition to POGO and GOOS, the two countries are also involved in multinational initiatives such as the *Intergovernmental Tsunami Warning System*, the *Harmful Algal Bloom Programme* (HAB) dedicated to toxic algal blooms and the *International Oceanographic Data and Information Exchange* (IODE), implemented within the framework of UNESCO's Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), constituting a crucial cooperation mechanism for the study of the oceans.

In conclusion, despite the fact that the current level of Franco-Moroccan collaboration in marine science and technology remains limited, there are many geographical, historical, and political reasons as well as a base of bilateral, regional and global mechanisms that could help this collaboration to develop. ■

4 - <http://www.bluedmed-initiative.eu/>

5 - www.westmed-initiative.eu

6 - <http://www.mongoods.eu/>

7 - <https://pogo-ocean.org/>

Ibis chauve.

La quasi totalité de ces oiseaux, longtemps menacés d'extinction, se trouve aujourd'hui au Maroc dans le Parc national de Souss-Massa situé sur la côte Atlantique, entre Agadir et Tiznit.

Northern Bald Ibis.

Almost all these birds, which have long been threatened with extinction, can now be found in Morocco in the Souss-Massa National Park located on the Atlantic coast, between Agadir and Tiznit.

PHOTO : DAVE WATTS / ALAMY STOCK PHOTO





Le refuge marocain de l'ibis chauve

The Moroccan refuge of the Northern Bald Ibis

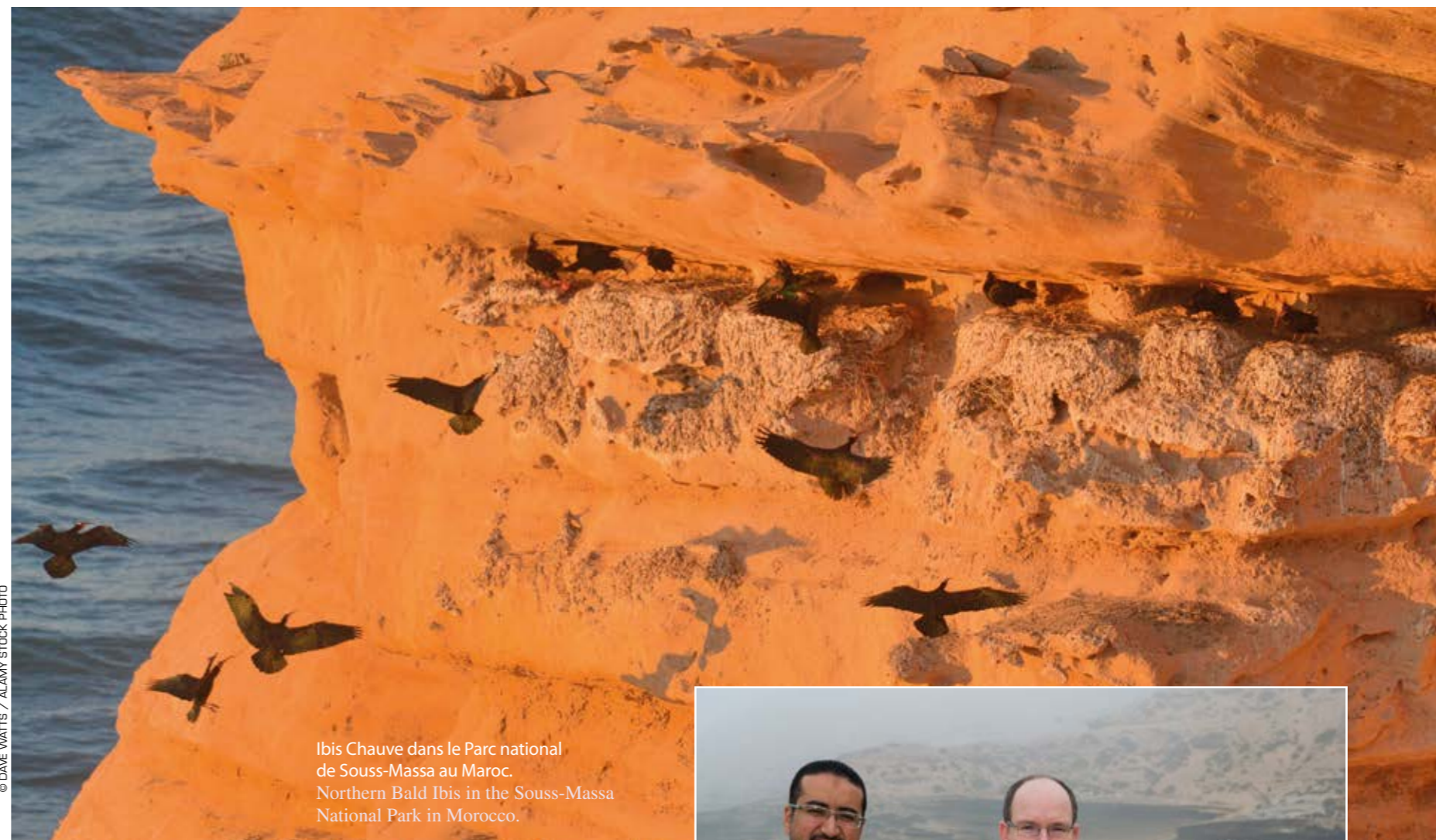
Par/By **Shaun Hurrell**, Chargé de communication/ Communication manager *BirdLife International*

Tandis que le soleil couchant réchauffe encore une corniche de grès sur la côte ouest du Maroc, un oiseau brillant lustre tendrement les plumes de sa partenaire à l'aide de son long bec en forme de faux.

Tout au long de l'histoire, l'ibis chauve a entretenu une relation agitée avec les humains. Cet oiseau mythique occupait autrefois une vaste aire géographique qui s'étendait sur l'Afrique du Nord, le Moyen-Orient et l'Europe. Pendant longtemps, il a été idolâtré par l'homme comme symbole de fertilité et de vertu allant même jusqu'à être momifié dans la royauté de l'Égypte ancienne.

With the setting sun still warming a sandstone ledge on Morocco's west coast, a glossy bird tenderly preens its partner's feathers using its long, scythe-shaped beak.

Throughout history, Northern Bald Ibis has had a turbulent relationship with humans. This mythical bird once had an extensive range that spread across North Africa, the Middle East and Europe. It has been



Ibis Chauve dans le Parc national de Souss-Massa au Maroc.
Northern Bald Ibis in the Souss-Massa National Park in Morocco.

© DAVE WATTS / ALAMY STOCK PHOTO

« Grâce à ce programme de conservation mené sur le littoral marocain, l'ibis chauve est passé du statut d'espèce en danger critique d'extinction à celui d'espèce en danger. »

"Thanks to this conservation programme conducted on the Moroccan coastline, the Northern Bald Ibis has gone from critically endangered to endangered status."

Shaun Hurrell

L'ibis chauve a pourtant perdu ses zones d'alimentation et d'habitat originels en raison des changements d'affectation des sols mais aussi de la profonde perturbation de ses sites de nidification. L'espèce a été empoisonnée par les pesticides, chassée, persécutée jusqu'à atteindre un niveau historiquement bas à la fin du XX^{ème} siècle, avec seulement cinquante-neuf couples reproducteurs recensés en 1997. Aujourd'hui, la quasi totalité des oiseaux ayant survécu se trouve au Maroc.

PÊCHEURS ET PROTECTEURS DES IBIS

Un habitant de la région arrive à moto sur le site de la colonie... Il fait partie d'une équipe de pêcheurs locaux formés pour surveiller chaque jour les populations d'ibis. Ces gardes,

idolised by humans as symbols of fertility and virtue, and even mummified to accompany Ancient Egyptian royalty. Yet it has lost its feeding areas to land-use changes, its nest sites have been built on or disturbed, and it has also been poisoned by pesticides, hunted and persecuted. This resulted in an all-time population low at the end of the 20th century, with only 59 breeding pairs remaining in 1997. Today, almost all remaining wild birds are restricted to Morocco.

FISHERMEN AND IBIS PROTECTORS

A local man arrives on a motorbike to watch the colony. He's one of a team of local fishermen trained up as wardens who monitor the ibis each day. The wardens are ap-

només et administrés par le Parc national de Souss-Massa, veillent à préserver la tranquillité de la colonie et des champs environnants où les oiseaux se nourrissent de lézards, de scorpions et de coléoptères. Ils sont également chargés de leur donner de l'eau potable et s'attachent à écarter toute autre menace éventuelle.

Si les ibis chauves sont des oiseaux sociables, ils peuvent également être farouches. Le travail des gardes a largement contribué à l'augmentation de leur population ces dernières années. Le nombre d'oiseaux a ainsi régulièrement augmenté atteignant un pic en 2019, à la fin de la saison de reproduction, avec 158 couples reproducteurs et un total de 700 individus, incluant des juvéniles. La sécheresse exceptionnelle de 2020 a provoqué un léger recul de la population mais celle-ci est désormais tout de même plus résiliente aux changements qu'elle ne l'était auparavant.



Le Prince Albert II de Monaco en 2014 avec M.Mohamed El Bekkay, directeur du Parc national de Souss-Massa (à gauche) et le Professeur Mohamed Dakki, alors Président de GREPOM (Groupe de Recherche pour la Protection des Oiseaux au Maroc). La *Fondation Prince Albert II de Monaco* a soutenu dès l'origine le projet de conservation de l'ibis chauve au Maroc et ceci sans interruption de 2009 à 2018.

Prince Albert II of Monaco in 2014 with Mr. Mohamed El Bekkay, Director of the Souss-Massa National Park (left) and Professor Mohamed Dakki, then President of GREPOM (Moroccan conservation NGO / Research Group for the Protection of Birds in Morocco). The *Prince Albert II of Monaco Foundation* has backed the conservation project for the Northern Bald Ibis in Morocco from the outset and provided unwavering support from 2009 to 2018.

© FONDATION PRINCE ALBERT II DE MONACO

« Il reste encore beaucoup de travail avant que cet oiseau mythique ne soit vraiment en sécurité. »

"There is still much work to be done before this mythical bird is truly safe."

Shaun Hurrell

Ce succès est dû à l'engagement durable du gouvernement marocain dans la protection des colonies du parc national de Souss-Massa et du site, plus réduit, de Tamri. Son action est soutenue par le réseau mondial de *BirdLife International* qui compte le groupe marocain GREPOM (Groupe de Recherche pour la Protection des Oiseaux au Maroc). Elle comprend également des projets de sensibilisation du public et de développement rural durable.

En 2017, deux nouveaux sites de reproduction ont été découverts avec des adultes couvant au moins trois nids actifs confirmés. "L'importance de cette nouvelle réside dans le fait qu'avec une augmentation régulière de la population, les ibis chauves sortent désormais de la "zone de confort" que constituent les sites surveillés, ce qui donne un nouvel espoir pour d'autres découvertes similaires", explique Khadija Bourass du GREPOM.

pointed and managed by Souss-Massa National Park staff, dedicated to preventing disturbance of the ibises at the colony and surrounding fields where they feed on lizards, scorpions and beetles. He also provides them safe drinking water and sees off any other threats.

They're social birds, easily spooked, so this work has really boosted their population in recent years. Numbers have risen steadily, peaking in 2019 with 158 breeding pairs and a total of 700 birds, including youngsters, at the end of the breeding season. The exceptional drought in 2020 brought a minor setback, but this is expected from time to time in the local climate, and the population is far more resilient to change than it used to be. This success is thanks to long-lasting commitment from the Moroccan government in protecting colonies at Souss-Massa National Park, and this smaller site at Tamri. Their work is supported by BirdLife International's global network of conservation organisations, including Moroccan group GREPOM, and also encompasses public awareness and sustainable rural development projects.

During the 2017 breeding season, two new breeding sites were discovered, with adults incubating at least three confirmed active nests. "The importance of this news is that, with a steady population increase, Northern Bald Ibis are now exiting their 'comfort zone' of the guarded sites, giving new hope for more similar discoveries," said Khadija Bourass of GREPOM.



Ibis chauve dans les falaises du Parc national de Souss-Massa. / Northern Bald Ibis in the cliffs of the Souss-Massa National Park. « En 2017, deux nouveaux sites de reproduction ont été découverts. / "In 2017, two new breeding sites were discovered." Shaun Hurrell

© JIM LAWRENCE / BIRDLIFE



© LOUIS-MARIE PRÉAU

« Le projet de conservation de l'ibis chauve est un projet historique du Département des eaux et forêts du gouvernement marocain. » / "The Northern bald Ibis conservation project has been supported by the Department of Water and Forests of the Government of Morocco throughout its history." Shaun Hurrell

Plus récemment, l'équipe locale a équipé les ibis juvéniles de traceurs GPS pour savoir où ils se rendent après leur envol, car ils ne retournent pas tous sur les sites de reproduction connus. Jusqu'à présent, douze oiseaux ont été marqués. BirdLife a récemment célébré l'amélioration de la situation de l'Ibis chauve en faisant passer son statut d'espèce en *danger critique d'extinction* à espèce en *danger*. S'il s'agit d'une réelle victoire en matière de conservation, il reste toutefois encore beaucoup de travail avant que cet oiseau mythique ne soit vraiment en sécurité. ■

More recently, the local team has been fitting juvenile ibises with GPS trackers to find out where they go after fledging, since not all of them were returning to known breeding sites. So far, 12 birds have been tagged. BirdLife recently celebrated the improved fortunes of the Northern Bald Ibis by moving its conservation status from Critically Endangered to Endangered. But whilst this is certainly a conservation win, much more work is needed before the species can be truly safe. Nonetheless, celebration is justified. ■

UN PROJET DE CONSERVATION UNIQUE

Le projet de conservation de l'Ibis chauve est un projet historique du Département des eaux et forêts du gouvernement marocain pour lequel la création, en 1991, du Parc national de Souss-Massa a joué un rôle clé. Le soutien de la société civile pour le suivi, les mesures de conservation, y compris le gardiennage, la sensibilisation du public et le développement des communautés locales, est le fruit d'un partenariat mis en œuvre par *BirdLife International* à partir du GREPOM (Groupe de Recherche pour la Protection des Oiseaux au Maroc), avec des acteurs britanniques (RSPB), espagnol (SEO/BirdLife) et hollandais (VBN). La *Fondation Prince Albert II de Monaco* a, dès l'origine, soutenu ce projet et ceci sans interruption de 2009 à 2018 au point d'être reconnu « Champion BirdLife » pour l'Ibis chauve (avec Zeiss, leader mondial de l'optique de précision).

A UNIQUE CONSERVATION PROJECT

This conservation project has been supported by the Department of Water and Forests of the Government of Morocco throughout its history, most irreplaceably through the creation in 1991 of Souss-Massa National Park and its subsequent management. Civil Society support for monitoring, conservation measures including wardening, public awareness and local community development has come mainly through the BirdLife International Partnership, especially GREPOM (Groupe de Recherche pour la Protection des Oiseaux au Maroc) in Morocco and partners in UK (RSPB), Spain (SEO/BirdLife) and the Netherlands (VBN). The Prince Albert II of Monaco Foundation has been the most longstanding financial supporter for these activities, continuously from 2009-2018, declared (along with Zeiss) as 'BirdLife Species Champions' for Northern Bald Ibis.



Le Maroc et la mer, d'hier à aujourd'hui

Morocco and the sea, of yesterday to present day

Par/By **Leila Maziane**, Professeur d'histoire à l'Université Hassan II de Casablanca*
Professor of History - Hassan II University - Casablanca*

Le Maroc est le pays aux deux façades maritimes. L'une, née de la fracture géologique séparant l'Europe de l'Afrique, « la mer du milieu », notre Méditerranée, considérée pendant des millénaires comme le centre du monde. La plus longue est à l'ouest, ouvrant sur une mer souvent considérée comme « la mer des ténèbres », l'Atlantique qui sera, à partir de la fin du XV^e siècle, le nouveau centre du monde. A la pointe la plus au nord du continent, le Maroc est aussi un aboutissement d'un réseau routier qui plonge au cœur du continent africain au-delà du Sahara mettant en liaison terres et mers. Le détroit de Gibraltar véritable porte de la Méditerranée, anciennes colonnes d'Hercule, qu'Ulysse n'a pas osé traverser, est à « un jet de pierre » du continent d'en face, l'Europe. Cette situation géographique dont l'histoire a tiré profit et façonné est pour beaucoup dans le rapport à la mer du Maroc d'aujourd'hui. Avec 3 400 km de côtes et 34 ports, dont 14 à dimension internationale, ce pays confirme sa vocation maritime.

Cependant, plusieurs questions peuvent être posées : Jusqu'à quelle profondeur territoriale la mer se fait elle sentir ? Quel est le poids de la culture maritime dans la société marocaine et de ses acteurs économiques et que représente la mer dans les ambitions économiques et politique du pays aujourd'hui ?

L'INFLUENCE DE LA MER AU DÉBUT DE LA NAVIGATION

Au temps de Carthage, il y a deux millénaires, la ville avait créé un empire maritime constitué d'un chapelet de comptoirs, dont certains sur la côte marocaine qui intègre le Maroc dans « l'économie-monde carthaginoise » grâce à l'économie minière ferrugineuse et quelques ressources maritimes. Hanno a aussi longé la côte marocaine atlantique vers l'an 500 av. J.-C. Le Maroc et l'Espagne font alors partie de l'espace

Morocco is a country with two seaboards. The first, born of the geological fracture that separated Europe from Africa, is the “middle sea”, our Mediterranean, which for centuries was considered the centre of the world. The second and longer of the two lies to the west, opening to a sea often called the “sea of darkness”, the Atlantic, which from the end of the 15th century would become the new centre of the world. At the northern most point of the continent, Morocco is also the conclusion of a road network that runs deep into the heart of Africa and beyond the Sahara to connect land and sea. The Strait of Gibraltar – door to the Mediterranean and the ancient Pillars of Hercules that Ulysses didn't dare cross – is but a stone's throw away from the continent lying opposite, Europe. This geographic location which history has benefited from and shaped is very much at the heart of Morocco's relationship with the sea today. With 3,400 km of coastline and 34 ports, 14 international, Morocco is a distinctly maritime country.

Many questions still come to mind: Just how far inland is the sea's influence felt? What importance does the maritime culture have in Moroccan society and with economic players, and what does the sea represent in the country's economic and political ambitions today?

THE INFLUENCE OF THE SEA IN THE EARLY DAYS OF NAVIGATION

Two thousand years ago, the city of Carthage had built a maritime empire comprising a string of trading posts. Some were on the Moroccan coast, making Morocco part of the “Carthaginian world economy” owing to its iron-based economy and maritime resources. Hanno also navigated the Moroccan Atlantic coast in the fifth century BC. Both Morocco and Spain were part of the economic trading area of Carthage. Under

* Auteur de l'ouvrage « Salé et ses corsaires » Presse Universitaire de Caen 2007, Prix Corderie Royale Hermione 2008. / Author of "Salé et ses corsaires" Presse Universitaire de Caen 2007, Winner of the Prize Corderie Royale Hermione 2008.



La ville d'Asilah ouverte sur l'Atlantique, à une quarantaine de kilomètres de Tanger. / The city of Asilah is open to the Atlantic, about 40 kilometres from Tangier.

« Sa situation géographique, dont l'histoire a tiré profit, est pour beaucoup dans le rapport à la mer du Maroc d'aujourd'hui. »

"Its geographic location which history has benefited from is very much at the heart of Morocco's relationship with the sea today."

Leila Maziane

économique et commercial de Carthage. Avec l'empire romain après 148 av. J.-C., Rome captait une grande partie des richesses de ses provinces africaines. Le Maroc (la Maurétanie Tangitane) lui fournit le blé, les cuirs, les fruits et les essences les plus recherchées des bois marocains, comme le chêne du Rif et de l'Atlas et le cèdre ; ces produits sont exportés par voie maritime. C'est la contribution du Maroc à l'« économie-monde romaine ». Mais l'intégration du Maroc dans l'espace romain se fait aussi à partir du « cercle du détroit » comme le désigne Tarradell, qui incorpore l'Ibérie et la Maurétanie des deux côtés du détroit. Différents points côtiers entretiennent des relations commerciales étroites avec leurs correspondants situés au Sud de la Péninsule Ibérique : *Hispalis*, de Carteia et Malaca, mettent en exergue un système d'échanges à courte distance entre la façade andalouse et le Maroc Méditerranéen avec ses prolongements atlantiques jusqu'à Lixus. La fondation de *Tingi* (Tanger) vers l'extrême fin du III^e siècle av. J.C. et la création d'un port marque une étape nouvelle dans la dynamique commerciale et militaire du royaume maurétanien. Désormais, c'est à partir de ce port que les troupes franchissent le Déroit à destination d'Hispania pour intervenir dans les conflits régionaux. La Maurétanie aurait même disposé d'une flotte de guerre propre pour mener à bien ses expéditions outre-Déroit. La présence de

the Roman Empire after 148 BC, Rome seized much of the wealth from its African provinces. Morocco (the Mauretania Tingitana province) provided wheat, leathers, fruits and the most sought-after essences of the Moroccan woods — oak from Rif and Atlas, and cedar. These products exported by sea were Morocco's contribution to the “Roman world economy”. But Morocco was also integrated in the Roman area through what Tarradell termed the “Circle of the Strait” encompassing Iberia and Mauretania on both sides of the Strait. Different coastal points maintained strong commercial ties with their corresponding points on the southern Iberian Peninsula: *Hispalis*, from Carteia to Malaca, used a short-distance trading system between the Andalusian seafront and the Moroccan Mediterranean extending out to the Atlantic until Lixus. The founding of *Tingi* (Tangier) at the very end of the third century BC and the building of a port took the Moorish kingdom's trade and military strength to a new level, Troops would henceforth set sail from the port to cross the Strait and join the regional conflicts in Hispania. It is believed that Mauretania even had its own battle fleet to lead its expeditions across the Strait. The discovery of Mauretanian coins along the coastline of Cádiz, 60% of which trace back to Tingi, demonstrates the extent of travel at the time. During the Roman era, these ties expanded to reach other ports.

pièces de monnaies maurétaniennes sur le rivage gaditan, dont 60% émanant de Tingi, témoigne de l'ampleur du trafic. A l'époque romaine, ces relations s'amplifient et touchent d'autres mouillages.

LA VOCATION MARITIME DE L'ETAT MAROCAIN AU MOYEN-ÂGE

Il s'agit sans doute d'une des périodes les plus prospères de l'histoire de l'Occident Musulman. On relève même l'amorce de temps nouveaux pour les ports du Maroc et des ports maghrébins en général. Les Marocains sont, en effet, les premiers à naviguer vers l'Espagne wisigothique, dès le début du VIII^e siècle : un engagement militaire qui n'a été possible que grâce à l'existence d'une flotte capable de transporter les 12 000 hommes de l'armée de Tarik. Durant huit siècles, les musulmans du Maroc et d'Andalousie ont navigué sur une longue bande maritime d'environ 2 000 Km, de Lisbonne au Sahara, appelée « Fleuve océan » par les anciens. Bien avant les Chrétiens, écrit l'historien C. Picard, les Musulmans avaient mis en place une navigation saisonnière, qui permit aux riverains de transporter les produits du Sahara et les denrées agricoles des riches plaines atlantiques marocaines en échange d'huile d'Aljarafa ou de produits artisanaux d'Al Andalus. L'aménagement des espaces côtiers et la présence d'une poussière de mouillages procurant l'eau et le havre dévoilent un monde prospère renforcé par les échanges maritimes entre les deux rives.

Sous les Almoravides et ensuite les Almohades, de l'estuaire du Tage à celui du Nûn, la « Manche méditerranéenne » est alors un lac musulman, où « les Chrétiens, affirme Ibn Khaldûn, ne pouvaient même pas y faire flotter une planche ». Un écrivain arabe assure même que des musulmans du Caire espéraient que le Calife almohade conquerrait l'Egypte. La réputation de sa flotte était telle que Saladin n'hésita pas à lui demander, en 1190, le concours de ce prestigieux souverain qui aurait armé 180 navires pour juguler l'avancée chrétienne sur la route de Syrie. Et Ibn Khaldûn d'ajouter : « leur flotte avait atteint, en quantité et en qualité, un degré insurpassé auparavant ou depuis ».

Mais la Reconquista va remettre en cause ce système économique et précipiter l'effondrement des initiatives commerciales maghrébines. Au XIII^e siècle, elle continue à grignoter des territoires. Les ports marocains sont inéluctablement coupés de leur hinterland andalou. Le chant du cygne a été atteint avec la défaite de Tarifa (1340). Ainsi, les Mérinides perdent successivement les ports du Détroit : Tarifa, Algésiras puis Gibraltar. Cette perte affecte durablement l'évolution économique et militaire des ports maghrébins et permet aux Ibériques de prendre l'initiative. Le champ est désormais ouvert devant les ambitions des Portugais qui prennent pied à Ceuta en 1415 et à Asila et Tanger en 1471.

ENTRE GUERRE DE COURSE ET COMMERCE

Ce changement de conjoncture instaure une situation inverse de la précédente. Face à l'hégémonie européenne, la course s'avère être la seule réponse à la portée d'entités politiques affaiblies. Les ports de Tétouan, Badis et Salé se convertissent



Rabat. La ville fut avec Salé un repaire actif de corsaires. Rabat. Along with Salé, the city was an active privateer hideout.

THE MIDDLE AGES: MOROCCO'S SEAFARING TRADITION CONFIRMED

The Middle Ages were undoubtedly the most prosperous period in the history of the Muslim West, and saw the start of a new era for the ports of Morocco and Maghreb in general. In fact, the Moroccans were the first to set course for Visigoth Spain in the early 8th century: a military endeavour made possible by a fleet capable of transporting Tarik's army of 12,000 men. For eight centuries, the Muslims of Morocco and Andalusia navigated the long 2,000 km stretch between Lisbon and the Sahara, called the "ocean river" by elders. Well before the Christians, wrote historian C. Picard, the Muslims set up seasonal navigation so that inhabitants could transport products from the Sahara and agricultural goods from the rich plains of the Moroccan Atlantic coast in exchange for oil from Aljarafa or artisanal ware from Al Andalus. The development of coastal areas and the myriad anchorages providing water and safe harbour created a world made more prosperous by seaborne trade between the two shores.

Under the Almoravids then the Almohads, from the Tagus estuary to the Nûn estuary, the "Mediterranean Channel" was a Muslim lake on whose waters, Ibn Khaldun claimed, "Christians could not even float a plank". An Arab writer even insisted that the Muslims of Cairo hoped the Almohad Caliph would conquer Egypt. The reputation of its fleet was such that in 1190 Saladin did not hesitate to ask for the assistance of the prestigious sovereign who was said to have armed 180 ships to scupper the Christian advance on the road to Syria. Ibn

en ports corsaires. Course et commerce deux activités anti-nomiques ? Pas tant que cela, car la course vit des échanges commerciaux et en crée d'autres comme « l'économie de la rançon ». Ce qui change ce sont les règles. La course est une manière forcée de prendre part à une économie commerciale capturée par d'autres. Ainsi à Salé comme dans les autres ports, la recrudescence des opérations corsaires va de pair avec la dynamique commerciale. Certes, la course requiert des infrastructures, des équipements. Selon que les ports disposent de ces éléments leur activité est plus ou moins dynamique. Au Maroc, la plupart des mouillages étaient naturels, sauf pour certains ports aux potentialités importantes, tel que Salé, Tanger... Néanmoins, malgré la précarité de leurs équipements, la quantité des marchandises exportées selon l'historien Sadok Boubaker, sont conséquentes sur le long terme.

Comme toute activité économique, l'économie corsaire n'est pas linéaire, et elle suit les conjonctures, les évolutions et surtout la rentabilité. C'est ainsi que Salé et d'autres ports maghrébins connurent deux périodes d'activité corsaire importantes : au XVII^e siècle et une course tardive vers l'extrême fin du XVIII^e et début XIX^e siècles. Des ports-refuges comme Tétouan, la Mamora suivent le mouvement.

Le basculement vers une économie plus tournée vers les échanges commence à se faire sentir à la fin du XVIII^e siècle. Ceci est perceptible à Dar el-Bayda (plus tard Casablanca), à partir de 1790. Cette renaissance s'est accompagnée d'un accroissement du trafic maritime et de l'essor du commerce céréalier qui procurait au sultan de nouvelles rentrées fiscales. Enfin, par

« Face à l'hégémonie européenne, la course s'avère être la seule réponse à la portée d'entités politiques affaiblies. »

"Raiding become the only tactic for weakened political entities to contend with European hegemony."

Leila Maziane

Khaldun added, "the Muslim fleet had reached, in quantity and quality, an unsurpassed degree before or since".

But the Reconquista would undermine this economic system and precipitate the collapse of Maghreb commercial activities. In the 18th century, it continued to eat into the territories, irrevocably cutting off the Moroccan ports from their Andalusian hinterland. The swan song came with the defeat of Tarifa in 1340. One after the other, the Marinids lost the ports of the Straits: Tarifa, Algeciras then Gibraltar.

This loss had a lasting impact on the economic and military development of ports in Maghreb, and gave the Iberians the upper hand. This was the opportunity for the Portuguese to fulfil their ambitions, gaining a foothold in Ceuta in 1415, and in Asilah and Tangier in 1471.

BETWEEN RAIDS AND TRADE

The new set of circumstances turned the situation on its head, and raiding become the only tactic for weakened political entities to contend with European hegemony. This is how the ports of Tétouan, Badis and Salé were converted into privateering ports. Are raids and trade two opposing activities? Not as much as one would think, for raiding lived off trade while creating new forms of such trade. For example, the "ransom economy". Only the rules differ. Raiding is a way of forcibly participating in a commercial economy captured by others. Accordingly, in Salé as in other ports, the surge in such privateering went hand-in-hand with commercial growth.

Needless to say, raiding activities required infrastructure and material, and their success would depend on how well equipped and stocked the ports were. Morocco's anchorages were mostly natural, other than the ports with key potentiality, like Salé and Tangier... Yet despite the precariousness of their infrastructure, historian Sadok Boubaker writes that the quantity of goods exported were substantial over the long term.

Like all economic activities, raiding is not linear, but instead follows the circumstances and developments of the time, and, most importantly, profitability. This is how there were two major periods of raiding in Salé and other ports in Maghreb: in the 17th century, and then at the very end of the 18th century and start of the 19th century. Ports of refuge like and La Mamora followed suit.

la déclaration du 20 octobre 1789, le sultan accordait à l'Espagne et plus précisément, à la *Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid*, le monopole du commerce de Casablanca. Le souverain consent même à l'ouverture du premier consulat européen dans cette ville, celui de l'Espagne.

Néanmoins, l'aménagement d'un port moderne comme Essaouira vers 1760, va renforcer ses activités commerciales, puisqu'il obtient le monopole du commerce avec l'Europe. Rapidement, la ville fut dotée d'une série d'institutions pour réguler l'activité commerciale. Au XIX^e siècle, les pays du Maghreb renoncent progressivement à la course au profit des activités pacifiques, et ce bien avant le congrès de Vienne (1815). En somme, la configuration portuaire de l'époque moderne révèle une maritimisation progressive de l'économie maghrébine.

The shift to a more trade-based economy was set in motion at the end of the 18th century, as was visible in Dar al-Bayda (later Casablanca) from 1790. This renaissance was coupled with increased maritime traffic and a boom in grain trade, which furnished the sultan with a new source of tax revenue. By the declaration of 20 October 1789, the sultan ultimately gave Spain, and more specifically the *Compañía de los Cinco Gremios Mayores de Madrid*, monopoly over Casablanca's trade. The sovereign even allowed Spain to open the first European consulate in the city.

Nevertheless, the development of a modern port like Essaouira around 1760 boosted its trade activities as it monopolised trade with Europe. Before long, a series of institutions for regulating trade activity appeared across the city. In the

« Grâce à la construction du port, Casablanca se développe rapidement et connaît une urbanisation singulière, avec tous les signes de la modernité dictée par les mutations majeures du XX^{ème} siècle. »

"As the port's functions expanded, Casablanca's growth took off and urbanisation soared, bringing in all the signs of modernity dictated by the major transformations of the 20th century."

Leila Maziane

LES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES EN CONTEXTE COLONIAL (1912-1956)

A la suite de l'instauration du Protectorat français au Maroc, une nouvelle organisation politique et économique voit le jour, notamment à travers la mise en application d'un vaste projet d'organisation portuaire par le résident général H. Lyautey. De ce vaste projet, on retient celui de la construction de ce qui serait appelé le grand port moderne du Maroc. Grâce à la construction du port, à l'intensification et la diversification de ses fonctions, Casablanca se développe rapidement et connaît une urbanisation singulière, accompagnée par tous les signes de la modernité dictée par les mutations majeures du XX^e siècle. Casablanca est ainsi promue capitale économique du Maroc colonial et ensuite du Maroc indépendant. Tirant son dynamisme de son port, par lequel transitait dès la fin des années 1920 près de 80% du commerce maritime du pays, Casablanca connaît un essor remarquable. Elle devient même une pièce maîtresse de la stratégie militaire, politique et économique du protectorat, entraînant dans son sillage l'essor des autres ports de la façade atlantique. Cette fortune, le port le doit à son hinterland, au phosphate, mais aussi à l'extension du réseau ferroviaire et routier, qui sont à l'origine de la prépondérance du réseau de la « Californie africaine » par rapport aux autres ports atlantiques. Le rail rayonne désormais dans toutes les directions, vers l'intérieur du pays facilite ainsi l'acheminement des produits agricoles et miniers. A la veille de

19th century, well before the Congress of Vienna (1815), Maghreb countries steadily moved away from raids in favour of more peaceful pursuits. In summary, the layout of the ports in the early modern period made Maghreb a maritime economy over time.

MARITIME AND PORT ACTIVITIES IN THE TIME OF COLONIALISM (1912-1956)

When France established a protectorate over Morocco, a new political and economic structure was created, notably via Resident-General H. Lyautey's vast project to organise the port facilities. The project included the construction of what would be called the great modern port of Morocco. As the port's functions expanded and diversified, Casablanca's growth took off and urbanisation soared, bringing in all the signs of modernity dictated by the major transformations of the 20th century. This is how Casablanca came to be touted as the economic capital of colonial Morocco, and then independent Morocco.

The dynamism of its port, through which nearly 80% of the country's seaborne trade passed from the end of the 1920s, put Casablanca on a tremendous growth path. It would even become the centrepiece of the protectorate's military, political and economic strategy, taking other ports along the Atlantic seaboard in its wake. The port owes its fortune to its hinterland, to phosphate, but also to the extension of



Casablanca.

l'indépendance en 1956, le port de Casablanca assure 77,1 % de la valeur du trafic d'importation de la zone française, constituant ainsi une véritable tête du réseau portuaire. Il entretient également des relations suivies avec des ports plus éloignés comme Bordeaux, Marseille ou encore Dakar.

Casablanca est également un refuge pour les persécutés et un lieu de passage essentiel pour les migrants de toutes sortes en période d'exode. La crise de 1929 avec son cortège de misère a poussé un grand nombre de Portugais vers les rivages marocains. Casablanca est aussi un port d'escale sur la route de l'Afrique et surtout celle des Amériques, lors de la seconde guerre mondiale. Ainsi, des milliers d'Européens, notamment des Juifs fuyant le nazisme y ont trouvé refuge, ou ont transité par les quais de son port avant de prendre une nouvelle destination vers le nouveau monde. L'essor de l'immigration reste soutenu puisque les réfugiés de la guerre civile espagnole viendront à leur tour grossir les vagues des migrants. Beaucoup feront escale à Casablanca avant des départs collectifs vers d'autres horizons, à bord du *Nyassa*, du *Sao Tomé* ou du *Guinée*. Dans le Maroc indépendant, Casablanca est devenu une véritable métropole économique, un moteur de l'économie marocaine qui attire les hommes et crée des richesses, entraînant dans son sillage la dorsale qui s'étend du môle de Tanger à l'apponement de Dakhla.

Avec l'indépendance, une nouvelle étape commence pour la vie portuaire des deux façades, avec la construction de trois grands ports en eaux profondes ouverts sur les mers du globe. Le port Tanger Med, situé sur le détroit de Gibraltar, deuxième point de passage du commerce mondial qui s'engage vers l'intégration des vingt premières plateformes à l'échelle mondiale. Aujourd'hui encore, les nouvelles réponses entendent poursuivre le processus de désenclavement du Nord du Maroc, avec l'aménagement d'un second grand projet portuaire, « Nador West Med », crée *ex nihilo* à Betoia, une baie qui a une longue histoire maritime à raconter, et ce en continuité avec Tanger Med. Ces différents projets renforceront à coup sûr – avec le port de Dakhla-Atlantique, un troisième grand port résolument tourné vers le futur –, le rapport positif du Maroc à la mer ainsi que son identité définitivement tournée vers la mer, source de prospérité durable du nouveau millénaire. ■

the road and rail network that irrigated the “California of Africa” more than any other of the Atlantic ports. Today the rail network runs extensively into the country's interior from where agricultural and mining goods are transported. On the eve of independence in 1956, over 77% of the value of import flows from the French area was handled at Casablanca's port, making it the locus of the port network. It maintained regular ties with ports further afield, such as Bordeaux, Marseille and Dakar.

Casablanca was also a safe haven for the persecuted, and a key place of passage for all kinds of migrants in times of exodus. The Great Depression of 1929 and the ensuing misery sent scores of Portuguese people to Morocco's shores. Casablanca was also a port of call on the route to Africa and to the Americas in particular during the Second World War. This is also where thousands of Europeans, and especially Jews fleeing Nazism, found refuge or stood on the quays of its port before heading into new direction to the new world. Immigration continued to rise as refugees from the Spanish Civil War joined the wave of migrants, some stopping at Casablanca to join grouped departures for new horizons aboard the *Nyassa*, the *Sao Tomé* or the *Guinée*.

In independent Morocco, Casablanca has become an economic hub and the engine of the Moroccan economy that draws in people and creates fortunes, pulling in its wake the coastline that runs from the jetty of Tangier to the wharf of Dakhla. Independence heralded a new era for the ports on the two seaboard, with the construction of three deep-water ports open to the world's seas. Tanger Med located on the Strait of Gibraltar, the second transit point of global trade, aims to become one of the top 20 platforms worldwide.

Today, new ways of continuing to open up northern Morocco continue to emerge. For example, the development of a second major port project from scratch, “Nador West Med”, in Betoia – a bay with a long maritime history to tell – and consistent with Tanger Med. Together with Dakhla-Atlantique, the third resolutely future-focused port, these projects will without a doubt strengthen the positive relationship that Morocco has with the sea – a strong part of its identity and a sustainable source of prosperity of the new millennium. ■



Le gazoduc Nigéria-Maroc, un méga-projet énergétique

The Nigeria-Morocco gas pipeline, an energy mega-project

Par/By **Alice Chauprade**

Annoncé en 2016 à l'occasion d'une visite du Roi Mohammed VI au Nigéria, le gazoduc Nigéria-Maroc est l'un des plus grands projets d'infrastructure du continent africain dont le coût a été estimé à une vingtaine de milliards de dollars. Il s'inscrit dans la stratégie énergétique du royaume chérifien qui vise à renforcer les liens avec le Nigéria, et à développer le marché du gaz naturel et l'intégration économique en Afrique de l'Ouest.

Le nouveau pipeline doit se raccorder à l'actuel gazoduc de l'Afrique de l'Ouest qui fournit du gaz nigérian au Bénin, au Togo et au Ghana. En partie *off-shore* et d'une longueur de plus de 5 000 km, le gazoduc Nigéria-Maroc puiserait sa source dans le Delta du Niger et traverserait une dizaine de pays jusqu'aux infrastructures existantes de Tanger. Il permettrait ainsi l'approvisionnement de l'Union européenne et la réduction de la dépendance de cette dernière au gaz russe et algérien. Le projet profiterait aussi aux exportations gazières de la Mauritanie et du Sénégal où d'importantes réserves de gaz naturel ont été découvertes ces dernières années.

En décembre 2020, la *Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest* (CEDEAO) a approuvé le projet Nigéria-Maroc plutôt que la proposition algérienne concurrente d'un gazoduc trans-saharien exposé à un risque terroriste par la traversée de régions sahariennes. Le soutien de la CEDEAO vise à renforcer l'intégration régionale et la sécurité énergétique de l'Ouest africain, contribuant ainsi à l'électrification de régions encore peu développées. Le lancement du projet pourrait coïncider avec une prochaine entrée du Maroc dans la CEDEAO.

First unveiled in 2016 during a visit to Nigeria by King Mohammed VI, the Nigeria-Morocco gas pipeline is one of the most ambitious infrastructure projects on the African continent with an estimated cost of some \$20 billion. It is part of Morocco's energy strategy to reinforce its links with Nigeria, develop the natural gas market and improve economic integration in West Africa. The new pipeline will connect to the existing West Africa Gas Pipeline which supplies Nigerian gas to Benin, Togo, and Ghana. Partially off-shore and extending over 5,000 km, the Nigeria-Morocco pipeline would start in the Niger Delta and cross some ten countries to the existing infrastructure in Tangier, thus permitting the supply of gas to

the European Union, limiting its dependency on Russian and Algerian gas. The project is also expected to boost gas exports from Mauritania and Senegal, where significant natural gas reserves have been discovered in recent years.

In December 2020, the *Economic Community of West African States* (ECOWAS) approved the Nigeria-Morocco project over the competing Algerian proposal for a trans-Saharan gas pipeline exposed to a terrorist risk due to its crossing of Saharan regions. ECOWAS support is intended to strengthen regional integration and energy security in West Africa, thus contributing to providing electricity to underdeveloped regions. The launch of the project could also coincide with Morocco's future entry into ECOWAS.



GTT, YOUR LNG PARTNER



MAKING THE RIGHT DECISION RELYING ON GOOD ADVICE.

With an LNG experience of over 55 years, GTT, your partner of choice, can not only provide its expertise in containment technologies, but also a full range of services for LNG ships and LNG-fuelled ships to support all your LNG related operations, train and assist your crews, and optimise your vessel economics.

As shipping is turning digital, GTT and its subsidiaries Ascenz and Marorka propose Smart Shipping Solutions, combining their experiences and skills to offer a wide range of digital services to the maritime industry.

Accompanying new comers in the LNG business: this is what our services are all about.



Cap sur la croissance bleue



Notre ambition :

accompagner les acteurs du maritime dans leur relance économique et leur transition éco-énergétique, pour une croissance bleue durable

