

L'économie bleue : Pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc

Rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental

Auto-Saisine 38/2018

Rapport du Conseil Economique, Social et Environnemental

L'économie bleue :
Pilier d'un nouveau modèle
de développement du Maroc

Auto-Saisine n°38/2018



Sa Majesté le Roi Mohammed VI que Dieu L'assiste

Auto - Saisine n° 38/2018

- Conformément à l'article 6 de la loi organique N°128-12 relative à son organisation et à son fonctionnement, le Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) s'est autosaisi, en date du 1^{er} décembre 2017 d'un rapport sur le thème de l'économie bleue.
- Dans ce cadre, le Bureau du Conseil a confié à la Commission permanente chargée des Affaires de l'Environnement et du Développement durable la préparation d'un rapport sur le sujet.
- Lors de sa 93^e session ordinaire tenue le 21 décembre 2018, l'Assemblée Générale du Conseil Économique, Social et Environnemental a adopté à l'unanimité un rapport intitulé: « *Economie Bleue : pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc* ».

Le Conseil Economique Social et Environnemental
présente son rapport :

L'économie bleue : Pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc

Rapport préparé par :

La Commission des Affaires de l'Environnement et du Développement durable

Président de la Commission : *Khalil Bensami*

Rapporteur de la Commission: *Ahmed Baba Aabane*

Rapporteur du thème : *Abdellah Mouttaqi*

Dépôt légal : 2019MO5143

ISBN : 978-9954-635-36-0

ISSN : 2335 - 9234

Conseil Economique, Social et Environnemental
Imprimerie Canaprint

Sommaire

Liste des figures et encadrés	11
Acronymes	13
Introduction	15
Chapitre 1 : L'économie bleue : un véritable moteur de développement socio-économique	19
1. Comprendre l'économie bleue	19
2. La mobilisation internationale pour l'intégration du concept d'Économie Bleue	26
3. Les engagements du Maroc vers une économie bleue durable et résiliente.....	27
Chapitre 2 : Le Capital maritime marocain et son potentiel.....	31
1. L'importance de la durabilité dans le développement du pays	31
2. Le bilan du capital maritime marocain	32
Chapitre 3 : Analyse des moteurs de croissance de l'économie bleue.....	35
1. Les activités marchandes de la mer : de forts potentiels de création de richesses et d'emplois.....	35
2. Les activités non marchandes : matrice support des activités marchandes.....	56
3. Sécurité et surveillance des frontières	59
Chapitre 4 : Les pressions exercées sur le littoral marocain : la nécessité de réagir à la pollution marine et aux dégradations environnementales.....	61
1. L'impact des changements climatiques et des activités anthropiques sur les océans.....	61
2. Préservation de la biodiversité maritime marocaine.....	67
3. Préservation des écosystèmes marins et promotion d'une exploitation durable des ressources	68



Chapitre 5 : Gouvernance des politiques publiques et planification spatiale marine	71
1. Délimitation du territoire maritime marocain	72
2. Implication de toutes les parties prenantes.....	73
3. L'aménagement et la planification spatiale du territoire maritime	75
Chapitre 6 : Lignes directrices pour la transition vers une économie bleue au Maroc	79
1. Adopter une nouvelle vision et une ambition marine et maritime	79
2. Définir les objectifs de long terme de la Stratégie de l'Économie Bleue.....	80
3. Mettre en place des axes stratégiques du développement durable de l'espace maritime et marin	81
4. Élaboration d'une feuille de route pour la planification territoriale de l'économie bleue.....	82
Chapitre 7 : Recommandations - Comment assurer la transition vers une économie bleue ?	83
1. Recommandations stratégiques	83
2. Recommandations sectorielles pour l'implémentation d'une économie bleue durable et inclusive	83
3. Recommandations d'accompagnement	86
4. Recommandation par rapport à la gouvernance	88
Annexes :	91

Liste des figures et encadrés

Figures	Titre
N°1	Les différents secteurs de l'économie bleue
N°2	Les différentes composantes du capital maritime
N°3	L'économie Bleue : de nombreuses activités marchandes et non marchandes
N°4	Chaîne de valeur des secteurs pêche et mariculture
N°5	Chaîne de valeur des secteurs : tourisme, croisière, plaisance, loisirs & sports nautiques
N°6	Chaîne de valeur des secteurs : transport de passagers, livraison, construction & réparation navale
N°7	Chaîne de valeur des secteurs exploitation de pétrole et de gaz & énergie renouvelable
N°8	Chaîne de valeur du secteur biotechnologie marine
N°9	Chaîne de valeur de la recherche biotechnologique
N°10	Chaîne de valeur du secteur du dessalement
N°11	Interrelation entre les activités marchandes et non marchandes
N°12	La gouvernance des politiques publiques
N°13	Délimitation du territoire maritime marocain
N°14	Les axes stratégiques de l'économie bleue

Encadrés	Titre
N°1	La transition vers une économie bleue inclusive du Bangladesh
N°2	Accord de pêche
N°3	La pêche artisanale : le poids des villages de pêcheurs dans le secteur de la pêche
N°4	Stratégie de la pêche au Sénégal
N°5	Taghazout Bay : vers un tourisme éco-durable
N°6	Route de la soie
N°7	Protocole de Nagoya
N°8	Gabon Bleu
N°9	Expérience de la Norvège
N°10	Principes de l'approche écosystémique

Acronymes

AIS	Automatic Identification System
AMDL	Agence Marocaine pour le Développement de la Logistique
AML	Africa Morocco Link
AMP	Aires Marines Protégées
ANDA	Agence Nationale du Développement Aquacole
ANP	Agence Nationale des Ports
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
APA	Accès et Partage des Avantages
BMCE	Banque Marocaine du Commerce Extérieur
CDB	Convention sur la Diversité Biologique
CDN / NDC	Contribution Déterminée au niveau National
CEA / UNECA	Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique
CESE	Conseil Économique, Social et Environnemental
CGEM	Confédération Générale des Entreprises du Maroc
CJUE	Cours de Justice de l'Union Européenne
CNUCED / UNCLOS	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDM	Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer
COP	Conference Of Parties
CREA	Czech Renewable Energy Alliance
CVTPM	Centre spécialisé en Valorisation et Technologie des Produits de la Mer
DPMA	Direction de la Pêche Maritime et de l'Aquaculture
FAO	Food and Agriculture Organization
FEBA	Forum sur l'Economie Bleue en Afrique
GIEC	Groupe d'Expert Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat
GIZC	Gestion Intégrée des Zones Côtières
IDE	Investissement Direct Étranger
INRH	Institut National de Recherche Halieutique
IRENA	International Renewable Energy Agency
ISEM	Institut Supérieur d'Etudes Maritimes
ISPM	Institut Supérieur des Pêches Maritimes

ITF	International Transport Form
LNESP	Laboratoire National des Etudes et de Surveillance de la Pollution
MAD	Dirham Marocain
MAMDA	Mutuelle Agricole Marocaine D'Assurances
MW	Méga Watt
NDC	Contribution Déterminée au niveau National
OCP	Office Chérifien des Phosphates
ODD	Objectifs de Développement Durable
ONEM	Observatoire National de l'Environnement du Maroc
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONHYM	Office National des Hydrocarbures et des Mines
PIB	Produit Intérieur Brut
PNL	Plan National de la Gestion Intégrée du Littoral
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PUN	Plan d'Urgence National
SCS	Système de Contrôle et Surveillance
SMIUA	Stratégie Maritime Intégrée de l'Union Africaine
SNAT	Schéma National d'Aménagement du Territoire
SNDD	Stratégie Nationale de Développement Durable
SNPE	Stratégie Nationale de la Protection de l'Environnement
SPANB	Stratégie et Plan d'Action Nationaux de la Biodiversité
SRAT	Schéma Régional d'Aménagement du Territoire
STEP	Station de Transfert d'Énergie par Pompage
UA	Union Africaine
UACC	Unité d'Appui à la Coordination du Contrôle
UE	Union Européenne
UNCLOS / CNUDM	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNECA / CEA	United Nations Economic Commission for Africa
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UpM	Union Pour la Méditerranée
VLR	Valeur Limite de Rejet
ZEE	Zone Économique Exclusive

Introduction

Ces dernières années, la communauté internationale a pris conscience de l'important relais de croissance offert par l'économie bleue. En effet, nos modes de production et de consommation, jusque-là peu durables, ont conduit à une surexploitation, voire un épuisement, des ressources terrestres, ce qui a poussé les Etats côtiers à se tourner vers les ressources marines qui offrent un grand potentiel de richesses pouvant stimuler la croissance économique, la prospérité sociale tout en assurant la protection de l'environnement.

L'économie bleue apparaît alors comme une nouvelle opportunité qui s'inscrit parfaitement dans cet esprit de durabilité et de résilience prôné par l'Agenda des Nations Unies pour le Développement Durable. L'économie bleue contribue ainsi à l'atteinte des objectifs de l'Agenda 2030 et notamment de l'ODD14 : « *Conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable* ».

A l'échelle africaine, l'Union Africaine a clairement inscrit cette ambition dans sa vision de l'Agenda 2063 « l'Afrique que nous voulons » et qualifie l'économie bleue de « *Nouvelle frontière de la renaissance africaine (...) l'économie bleue de l'Afrique sera un contributeur majeur à la transformation continentale et de la croissance, en permettant les progrès des connaissances sur la biotechnologie marine et aquatique, la croissance d'une industrie maritime à l'échelle de l'Afrique, le développement du transport maritime, fluvial et lacustre ainsi que de la pêche; et l'exploitation et la valorisation des minerais qui ne sont pas encore exploités ainsi que d'autres ressources (...) L'économie bleue peut jouer un rôle essentiel dans la transformation structurelle de l'Afrique, la croissance économique durable et le développement social (...)* »¹.

C'est dans cette perspective que s'est tenu le premier forum sur l'économie bleue en Afrique (FEBA) le 17 juin 2018 qui a conclu sur la nécessité pour le continent africain de travailler de concert aux niveaux régional et national afin d'assurer une gouvernance maritime durable qui profitera à l'ensemble du continent.

Cette ambition a aussi été mise en exergue lors de la récente conférence mondiale sur l'Economie Bleue qui s'est déroulée du 26 au 28 novembre 2018 à Nairobi au Kenya. Près de 15 000 participants venus du monde entier, inspirés par l'opportunité unique de créer davantage de prospérité pour tous, tout en préservant les ressources en eau pour les générations présentes et futures, ont mené des discussions stratégiques pour la mise en valeur et la préservation des ressources d'une économie bleue durable et pour accroître les efforts visant à éliminer la pauvreté et améliorer la santé nutritionnelle. Grâce à une détermination collective et des efforts aux niveaux local, national et international, la communauté mondiale peut intensifier ainsi ses investissements et exploiter pleinement

1 - Texte de l'Agenda 2063

le potentiel des océans afin d'accélérer la croissance économique, générer des emplois et lutter contre la pauvreté.

Engagé dans cette dynamique, le Maroc se positionne comme un acteur investi dans les agendas mondiaux et régionaux, qui pourrait apporter sa contribution au développement de cette économie bleue durable et inclusive.

Avec ses deux façades maritimes méditerranéenne et atlantique, ses 3500 km de littoral et ses 1.2 millions de km² de zone économique maritime 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. Grâce à sa position géostratégique à la croisée des civilisations et des chemins maritimes (Afrique, Europe et région MENA), le Maroc a été un lieu de transit incontournable pour les flux de marchandises échangées. Le Maroc s'est donc tout naturellement construit autour de ses ports, ses comptoirs et a développé une expertise et un savoir-faire dans les différents métiers liés à la mer.

Certaines activités, comme la pêche, le tourisme, le transport maritime et la logistique portuaire occupent une place historique prédominante dans l'économie du Maroc et bénéficient chacune de stratégies sectorielles bien définies. D'autres activités nouvelles, comme l'exploration offshore ou les biotechnologies marines, sont encore peu développées bien qu'elles présentent un potentiel certain. L'ambition d'une stratégie d'économie bleue réside dans la mise en cohérence, la complémentarité et la coordination entre toutes ces activités qui s'exercent sur un même territoire fragile et menacé.

Aujourd'hui, cette économie bleue marocaine doit être conçue autour d'une vision écosystémique. La préservation de la santé des océans et de la biodiversité marine en est un axe essentiel, sans occulter le potentiel d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Elle doit contribuer à la réduction des inégalités territoriales et sociales tout en assurant un meilleur partage des richesses. Une économie bleue fondée sur une exploitation durable et socialement inclusive des ressources et du potentiel de la mer et de ses services écosystémiques. Une économie bleue performante économiquement, socialement inclusive et respectueuse de l'environnement, pouvant constituer l'un des piliers d'un nouveau modèle de développement du Maroc de demain.

Pour être effective, cette vision doit se décliner à tous les niveaux, acteurs, dimensions et échelles territoriales, dans une stratégie globale et intégrée.

Le but du présent rapport du CESE est de présenter une réflexion stratégique sur le capital maritime marocain et d'en analyser les atouts, les contraintes, les opportunités et les menaces actuelles, avant de proposer des lignes directrices et des recommandations opérationnelles pour la mise en place d'une Stratégie Nationale de l'Economie Bleue (SNEB).

Pour parvenir à cristalliser cette vision d'une nouvelle économie bleue marocaine durable et inclusive dans des axes stratégiques concrets, le CESE s'est livré à une analyse approfondie et croisée de l'espace marin marocain et de l'ensemble de ses activités sectorielles associées. Il a pour cela, adopté une approche participative, en auditionnant et recueillant les avis et perspectives de l'ensemble des parties prenantes intervenantes sur le territoire maritime et littoral du Royaume. Après avoir identifié les moteurs de la croissance bleue, le présent rapport souligne aussi les pressions et les contraintes subies par ce territoire, pour aboutir à la fin à des recommandations adaptées aux spécificités économiques, sociales, environnementales et culturelles du Maroc.

De plus, l'étude du CESE a consisté en une analyse du contexte de l'économie bleue au niveau international, africain et méditerranéen pour saisir la pleine mesure du contenu du concept d'économie bleue et les différentes opportunités qu'il représente pour les pays émergents à travers le monde, ainsi que l'insertion du Maroc dans cette dynamique continentale et internationale.

Le pari d'un nouveau modèle d'une économie bleue marocaine résiliente convoque aujourd'hui la restructuration, certes à des degrés variés, des secteurs maritimes dans le but d'une triple performance économique, sociale et environnementale. Ces activités doivent migrer vers davantage de durabilité, d'inclusion, de respect de l'environnement et des écosystèmes. Ainsi, une analyse de la chaîne de valeur de l'ensemble des secteurs, associés à la mer et au littoral, a été faite pour identifier les modèles permettant de capter la valeur locale de manière plus optimale. De plus, le CESE a évalué les activités non marchandes, supports fondamentaux des activités économiques de la mer. En effet, le développement de l'expertise, l'innovation, la connaissance des milieux marins et la recherche scientifique, l'éducation, l'observation et la surveillance sont des conditions préalables pour assurer le déploiement et la viabilité des secteurs maritimes compétitifs et résilients, sur la base d'une approche écosystémique.

Dans le présent rapport, le CESE accorde un intérêt particulier au volet de la gouvernance qu'il considère comme un point central de l'économie bleue. En effet, la collaboration et la coordination de l'ensemble des parties prenantes et acteurs de la mer constitue le socle de l'économie bleue. La gouvernance s'avère indispensable pour parvenir à l'objectif de préservation de l'espace marin, de sa valorisation et de son exploitation durable et inclusive. Le rapport expose également, la réflexion menée sur le contenu et les modalités de mise en œuvre d'une planification spatiale maritime, s'appuyant sur les territoires et ses régions, afin de mieux gérer la planification et l'aménagement de l'espace maritime au niveau des régions côtières.

La transition vers une économie bleue nécessite, en effet, un leadership au plus haut niveau à même d'assurer la coordination et l'arbitrage entre les différents acteurs concernés. Ce leadership permettra également de contribuer à la mise en œuvre des engagements du Maroc au titre des conventions internationales ratifiées.

Enfin, le présent rapport apporte des recommandations opérationnelles de mise en œuvre pour accompagner chaque décideur dans l'implémentation de cette stratégie.

Ainsi, la stratégie de l'économie bleue présente une grande opportunité pour le développement des secteurs existants et de nouveaux secteurs au Maroc, tout en assurant une vraie inclusion sociale, la formation et l'accompagnement, le développement local durable et l'attractivité des investissements. L'océan devient ainsi la nouvelle frontière économique, ce qui permet d'ouvrir des ambitions globales pour le Maroc en connexion avec toutes les régions qui l'entourent.

Chapitre 1 : L'économie bleue : un véritable moteur de développement socio-économique

La mer, moteur de croissance économique, est un des premiers facteurs de développement et de puissance des États. Il a été estimé que la mer et les océans représentaient 5,4 millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de près de 500 milliards d'euros par an. A titre d'exemple, si les océans constituaient un État, celui-ci serait à lui seul la 7ème puissance mondiale en termes de richesses engendrées.

Cependant, cette croissance a un coût. En effet, les activités maritimes produisent des externalités négatives qui se traduisent souvent par la perturbation des écosystèmes marins, mais surtout par la diminution des ressources halieutiques et menacent grandement le potentiel économique des océans.

Le concept d'économie bleue naît dans ce contexte en 1990 par Günter Pauli, un entrepreneur et économiste belge qui inscrit les activités maritimes dans une économie circulaire, par l'effet de la régénération. Ce concept se veut biomimétique et s'inspire des forces régénératrices de la nature. Ainsi, il est possible de continuer à exploiter les océans et d'arriver à un objectif « zéro déchet » par l'innovation technologique et les opportunités de réindustrialisation qu'elle offre.

1. Comprendre l'économie bleue

A. Différentes définitions pour l'économie bleue

Plusieurs définitions ont été retenues pour ce concept, tenant compte du contexte et de la géographie ciblés. Elles ont été initialement élaborées par les institutions internationales qui mènent les réflexions autour des stratégies nationales et régionales de l'économie bleue. Ci-après quelques-unes d'entre elles:

- Le Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE), qui a lancé le concept de l'économie bleue pour les pays insulaires, ciblant en premier les Iles Caraïbes, définit le concept comme :

«Une économie qui entraîne une amélioration du bien-être humain et de l'équité sociale tout en réduisant de manière significative les risques environnementaux et la pénurie de ressources».

- La Banque Mondiale, qui a permis de généraliser le concept pour inclure d'autres pays en développement à travers le monde, a opté pour la définition suivante :

« C'est la gamme des secteurs économiques et des politiques connexes qui déterminent ensemble si l'utilisation des ressources océaniques est durable».

- La Commission Européenne, qui a adopté l'économie bleue comme un nouveau modèle de croissance pour les pays de l'Union Européenne, conceptualise l'économie maritime ainsi :

«L'économie maritime, aussi appelée économie bleue ou économie de la mer, englobe toutes les activités économiques liées aux océans, mers et côtes.»

Par ailleurs, l'initiative pour le développement durable de l'économie bleue de l'Union pour la Méditerranée considère l'économie bleue comme une politique de voisinage et un engagement visant à sauver les ressources halieutiques et a trois grands objectifs : un espace maritime plus sûr, une économie bleue intelligente et résiliente et une meilleure gouvernance de la mer et ses ressources.

- L'Union Africaine s'est naturellement réapproprié l'économie bleue pour assurer la transformation structurelle du continent africain et son développement socio-économique durable. Elle approche l'économie bleue ainsi :

« Nouvelle frontière de la renaissance africaine (...) l'économie bleue de l'Afrique sera un contributeur majeur à la transformation continentale et de la croissance, en permettant les progrès des connaissances sur la biotechnologie marine et aquatique, la croissance d'une industrie maritime à l'échelle de l'Afrique, le développement du transport maritime, fluvial et lacustre ainsi que de la pêche; et l'exploitation et la valorisation des minerais qui ne sont pas encore exploités ainsi que d'autres ressources.»

Dans sa démarche, le CESE propose de définir l'économie bleue comme étant : **« une gestion durable des écosystèmes marins et des ressources qui leur sont associées. Elle vise à promouvoir la croissance économique, l'inclusion sociale et la conservation ou l'amélioration des moyens de subsistance tout en assurant la durabilité de l'environnement des océans et des zones côtières ».**

B. Les principes de l'économie bleue appliqués au continent africain

L'économie bleue repose sur un certain nombre de principes. A titre d'exemple, la Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique (UNECA), fonde l'économie bleue sur les quatre principes suivants :

1. Défendre une gestion et une utilisation durables des écosystèmes aquatiques et des ressources correspondantes, à travers une approche et des regroupements multisectoriels, en mettant l'accent sur la création de plus-value et d'emplois, l'acquisition de compétences, les technologies générales et le renforcement des liens entre l'économie bleue et les autres secteurs;
2. Optimiser les retombées socioéconomiques du développement durable des milieux aquatiques, avec la participation des parties prenantes à tous les niveaux et à toutes les étapes, afin d'installer une croissance inclusive et respectueuse de la parité hommes-femmes et de renforcer la sécurité alimentaire ;

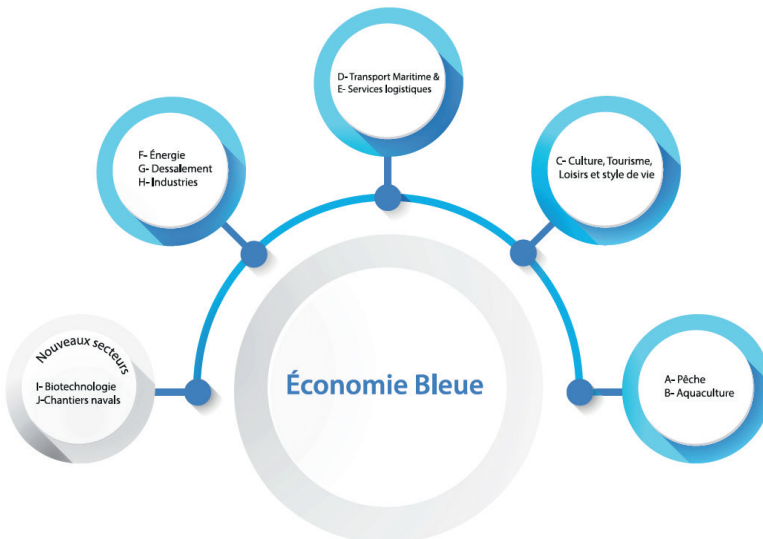
3. Préserver les écosystèmes aquatiques et les ressources associées en réduisant les menaces et les impacts liés au changement climatique et aux catastrophes naturelles;
4. Accomplir les objectifs de développement durable (ODD) relatifs à la conservation et l'exploitation durables des océans, des mers et des ressources marines et à la garantie d'un accès à l'eau et à l'assainissement pour tous.

Enfin, l'économie bleue implique une série d'activités économiques très diversifiées qui représentent un tremplin pour la croissance économique dans le domaine maritime ou la croissance bleue. Cette notion fait référence au développement et à l'utilisation du potentiel des océans, des mers et de toutes les infrastructures qui s'y rattachent. La croissance bleue a pour objectif de mobiliser le potentiel inexploité des océans, des mers et des côtes favorisant ainsi la création d'emplois et de valeur économique.

C. Lacroissance bleue dans le monde : une économie plurisectorielle

Au delà des secteurs maritimes traditionnels tels que la pêche, le tourisme et les activités portuaires, l'économie bleue comporte désormais de nouveaux secteurs porteurs de forts potentiels de croissance, tels que : l'aquaculture, l'écotourisme, les bioproduits marins ou les biotechnologies, etc.

Figure n°1 : Les différents secteurs de l'économie bleue



La pêche : pilier de l'économie bleue

Selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), la production de la pêche avait atteint 81,5 millions de tonnes à l'échelle mondiale en 2014. La pêche marine et continentale est le moyen de subsistance de 820 millions de personnes impliquées dans le secteur et source nutritionnelle de 3 milliards de personnes qui comptent sur le poisson pour couvrir leurs besoins en protéines animales, en oligoéléments essentiels, et en acides gras oméga-3.

L'aquaculture pour répondre aux nouveaux défis alimentaires

Avec l'accroissement de la population mondiale (96 milliards de personnes en 2050), le besoin alimentaire devient un enjeu de premier plan. L'aquaculture qui fournit, selon un rapport établi en 2016 par la FAO, 59% du poisson aux marchés mondiaux pourrait être une des solutions d'avenir pour pallier au manque prévisionnel en protéines animales. A l'échelle mondiale, la production de poissons d'élevage et de plantes aquatiques cultivées a dépassé celle de la pêche de capture et affiche une croissance soutenue (plus de 6% par an au cours des 16 dernières années). Le premier pays producteur aquacole dans le monde est la Chine, suivie d'autres pays asiatiques comme l'Inde, l'Indonésie ou le Vietnam.

L'aquaculture représente une source importante de l'économie bleue, eu égard au rôle qu'elle joue dans la création d'emploi et le renforcement de la sécurité alimentaire.

Tourisme balnéaire, plaisance et loisirs nautiques : pourvoyeurs d'emplois et de retombées économiques

Le secteur touristique emploie aujourd'hui 1 personne sur 11 dans le monde et le tourisme balnéaire en est la forme la plus répandue. Cependant, le développement fulgurant du tourisme balnéaire de masse a considérablement affecté les écosystèmes. C'est pourquoi d'autres formes d'activités balnéaires plus responsables, comme l'éco-tourisme ou le tourisme ciblé, sont parfois privilégiées. La plaisance et les loisirs nautiques, sont également des secteurs à fortes retombées économiques. Selon les estimations, le marché global de la plaisance et des loisirs nautiques devrait atteindre 30 milliards de dollars d'ici 2022 avec un taux de croissance de 3,8%.

Le transport maritime : levier principal du commerce mondial

Le transport maritime est le principal mode de transport pour l'approvisionnement des matières premières, des biens de consommation, des denrées alimentaires essentielles et de l'énergie. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement CNUCED, la part du commerce maritime dépassait 70% du commerce international en 2016. Selon le Forum International des Transports ITF, les volumes portuaires devraient quadrupler d'ici 2050 (ITF 2015).

L'énergie offshore pour répondre aux besoins énergétiques croissants

L'énergie joue un rôle vital dans le développement économique et social et a un impact majeur sur les volets de l'adaptation et de l'atténuation au changement climatique. Des solutions alternatives aux solutions énergétiques coûteuses et polluantes actuelles sont localisées en partie dans les océans. La mer fournit différentes sources d'énergies comme les énergies houlomotrices et marémotrices, la conversion de l'énergie thermique, ou encore l'énergie cinétique, qui représentent des solutions d'avenir prometteuses. De plus, l'éolien offshore offre aussi un grand potentiel en termes d'énergies renouvelables.

Selon le dernier rapport de l'Agence Internationale des Énergies Renouvelables (IRENA), l'énergie éolienne en mer est sur le point de connaître une croissance rapide et généralisée. Les percées dans les fondations fixes et flottantes et le développement de turbines géantes capables d'alimenter des milliers de foyers créent de nouvelles opportunités de déploiement et réduisent les coûts dans l'ensemble du secteur. Le Royaume-Uni, le Danemark et l'Allemagne ont été des pionniers dans le secteur et sont désormais des leaders établis. Plus récemment, la Chine est aussi devenue un acteur-clé dans ce secteur, ayant installé 1,1 GW de capacité éolienne offshore en 2017. Toutefois, ce secteur doit être développé pour répondre à la croissance de la demande mondiale.

*«Au fur et à mesure que les coûts diminuent et que la technologie s'améliore, les pays au-delà du marché européen existant poursuivront leur potentiel éolien offshore pour soutenir les priorités stratégiques en matière d'énergie», a déclaré Dolf Gielen, Directeur du Centre Innovation et Technologie de l'IRENA. Il a aussi ajouté «Le moment est venu de développer un cadre de normalisation mondial harmonisé et documenté permettant à ces pays d'accéder au potentiel rentable de l'éolien offshore».*²

Parmi les nombreux avantages associés aux normes internationales, il y a lieu de citer la confiance accrue des consommateurs et des investisseurs, l'amélioration de la sécurité, une plus grande fiabilité et des coûts de transaction réduits pour la technologie offshore, créant ainsi une voie vers une croissance accélérée.

L'énergie hydrolienne présente également des opportunités importantes. Celle-ci est encore en phase de développement et de recherche, même si de timides tentatives ont été amorcées notamment en France qui dispose du deuxième gisement européen d'énergie générée par les courants marins.

L'océan est aussi le terrain d'installation des premières centrales électriques flottantes qui ont commencés à émerger au large des côtes. La Russie vient d'installer la première centrale nucléaire flottante dans les ports sibériens, tandis que la Chine vient d'inaugurer la plus grande centrale solaire photovoltaïque flottante. Depuis 2010, les premières flottes de navires-centrales électriques au monde ont été lancées au large de l'Afrique avec 15 powerships raccordés à plus de 9 pays différents et produisant une capacité installée totale dépassant 2800 MW.

2 - Rapport de l'Agence Internationale des Energies Renouvelables (IRENA) « Nourrir les marchés éoliens offshore: les bonnes pratiques pour la normalisation internationale », 2018

Le dessalement de l'eau de mer pour contrer le stress ou la pénurie hydrique

Selon les Nations Unies, près de 3 milliards de personnes devraient subir un stress hydrique d'ici 2025. Assurer des quantités suffisantes d'eau est donc un enjeu capital.

Le dessalement de l'eau de mer joue un rôle particulièrement important dans les régions arides et semi-arides. Le nombre total d'usines de dessalement dans le monde a été estimé à 18 400 en 2017, dont la moitié se trouve au Moyen Orient. L'industrie du dessalement produit actuellement un total de 80 millions de m³ d'eau potable par jour, au profit de plus de 300 millions de personnes.

Les industries extractives et la richesse pétrolière et minière des océans

Les océans et leur littoral sont extrêmement riches en ressources énergétiques et minières et abritent une grande variété de processus géologique responsable de la formation et de la concentration de ces ressources. Près de 20 % des réserves mondiales de pétrole et environ 30 % de celles de gaz naturel sont actuellement situées dans les espaces marins. Toutefois, les États doivent souvent opérer un arbitrage, dans la mesure où si l'exploration et l'exploitation du pétrole et gaz sont lucratives, elles excluent souvent d'autres activités marines plus respectueuses des écosystèmes.

Les biotechnologies marines

La diversité biologique des océans est extrêmement riche. Elle compte entre 700 000 et 1 million d'espèces eucaryotes et des millions d'autres procaryotes et taxons viraux. Chaque jour sont découverts et déposés en brevets biologiques marins de nouveaux gènes et composés biologiques de l'environnement océanique. Le développement commercial, surtout pour les produits pharmaceutiques, d'enzymes et de cosmétiques, qui en découle est un atout non négligeable de l'économie bleue. En effet, la biotechnologie marine et la bio-prospection jouent un rôle fondamental dans l'innovation et le développement de nouvelles technologies pour une exploitation durable de la mer.

La biotechnologie se définit comme l'application de la science et de la technologie aux organismes vivants. Elle permet de modifier les matériaux vivants ou non vivants pour la production de connaissances, de biens et de services. La biotechnologie marine englobe les moyens qui impliquent des ressources biologiques marines, soit en tant que source ou cible des applications de la biotechnologie.

C'est un ensemble de technologies qui visent fondamentalement des applications dans un large éventail de secteurs de l'industrie. La biotechnologie présente un potentiel mondial de plus de 2700 Milliards USD, à travers les différents secteurs d'application : pharmaceutique, cosmétique, aliments et boissons, semences, protection des cultures, biotechnologie industrielle et produits botaniques.

Le marché des biotechnologies marines est organisé autour de trois segments :

- **Marchés matures** : les marchés des cosmétiques et de l'alimentation sont les plus matures. Ils connaissent une croissance annuelle liée à l'engouement actuel pour les ingrédients d'origine naturelle.
- **Marché de la santé** : le marché de la santé s'intéresse à deux approches : (1) considérer l'organisme marin comme « usine cellulaire » pour produire des molécules d'intérêt (protéine, vaccins, etc.) ou (2) extraire de la biomasse marine des molécules (pigments, métabolites secondaires, polymères, etc.) pour des cibles telles que la lutte contre le cancer, la réparation des tissus, la réduction de l'obésité, la lutte contre les maladies neurodégénératives, les maladies infectieuses, etc.
- **Marchés émergents** : les segments énergie et industrie sont émergents, mais prometteurs pour le long terme. Les programmes de R&D sont importants sur ces sujets (biocarburant de troisième génération, bio-bitume, plastique biodégradable, traitement des effluents, etc.).

Ci-après un tableau qui illustre l'évaluation des marchés mondiaux d'application de la biotechnologie marine en USD pour un total autour de 2700 Milliards USD.

Industrie	Marchés Mondiaux en USD
Pharmaceutique	956 Milliards
Cosmétique	426 Milliards
Aliments et boissons	1.160 Milliards
Semences	45 Milliards
Protection des cultures	40 Milliards
Biotechnologie industrielle	65 à 78 Milliards
Produits botaniques	84 Milliards

Source : recherche du Prof. Menioui

La construction et le démantèlement naval : un marché mondial en croissance

La construction et le démantèlement des navires représentent un marché important. Il existe aujourd'hui plus de 100 000 gros navires en circulation. En 2016, le revenu mondial de la construction et la réparation de bateaux était estimé à 262,3 milliards de dollars. De même, chaque année, plus de 1400 navires sont démantelés pour un marché annuel de 3 milliards d'euros.

Ce secteur est peu développé dans les pays du sud. Les coûts élevés des investissements et notamment des infrastructures nécessaires représentent un frein majeur à son développement. Cependant, certains pays à l'image du Bangladesh ont en fait un levier pour une croissance économique bleue inclusive et pour l'amélioration des conditions de vie des populations (cf. encadré n°1).

Encadré n°1 : La transition vers une économie bleue inclusive du Bangladesh

Le Bangladesh a mis en place une politique marine permettant de tracer les grandes lignes de l'économie bleue afin de poursuivre son développement socio-économique. En effet, son économie est très dépendante de la mer avec 118 000 km² de territoire marin et 30 millions de personnes dépendant directement des activités océaniques. Cette transformation économique a été menée principalement grâce à des initiatives locales et inclusives, soutenues par le gouvernement. Aujourd'hui, le Bangladesh contribue à 24,8% dans la croissance globale de l'industrie de la construction et du démantèlement des navires.

Afin d'assurer une exploration adéquate des ressources marines et une bonne coordination au niveau du secteur, le gouvernement a mis en place une cellule spéciale pour l'économie bleue, placée au niveau du bureau du Premier Ministre. L'objectif de cette cellule est : (i) de mettre en place une feuille de route pour l'implémentation de la Stratégie de l'économie Bleue, (ii) d'augmenter le PIB de 5 %, et (iii) d'atteindre les objectifs du Développement Durable (ODDs). Elle a également pour objectif de s'assurer de l'utilisation des ressources marines sans affecter l'environnement de la mer. La Cellule Bleue promouvoie également un tourisme balnéaire écologique, ainsi que la de production d'énergie à partir des océans et l'extraction des ressources marines de manière durable.

L'exemple du Bangladesh met en avant un pays qui a su exploiter les richesses de l'océan en trouvant de nouvelles sources de croissance à partir des zones côtières et de l'océan. Cette activité a permis d'augmenter le PIB par habitant. Toutefois, cet impact positif sur la réduction de la pauvreté ne pourra s'inscrire sur le long terme que si le Bangladesh continue à s'assurer d'une bonne santé de l'océan, qui reste une condition majeure pour la prospérité et le développement des richesses marines de manière durable.

2. La mobilisation internationale pour l'intégration du concept d'économie bleue

La mobilisation internationale pour intégrer le concept de l'économie bleue dans les agendas mondiaux s'est construite progressivement depuis la Conférence de Rio en 1992. Depuis 2015, cet engagement s'est matérialisé de manière concrète dans l'Agenda 2030 des Nations Unies et ses 17 Objectifs de Développement Durable (ODD), à travers l'ODD 14 qui vise à la conservation et l'exploitation de manière durable des océans, des mers et des ressources marines aux fins du développement durable. L'ODD 14 renforce de manière ciblée et avec acuité les prescriptions issues de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (UNCLOS) qui constitue le cadre réglementaire international dans lequel tous les pays sont engagés.

La déclaration adoptée au deuxième sommet sur l'économie bleue le 19 janvier 2016 à Abu Dhabi a appelé les États, les organisations internationales et les donateurs à prendre des mesures concertées et à faciliter la mise en œuvre de l'économie bleue dans la réalisation des objectifs de développement durable et l'Accord de Paris sur le climat.

Les institutions et organismes internationaux ont depuis lors été très actifs dans l'élaboration des stratégies nécessaires. Celles-ci s'opèrent le plus souvent à un niveau régional, niveau de coopération privilégié puisque les mers et océans couvrent plusieurs espaces territoriaux à la fois. A cet effet, l'Union Européenne a lancé une stratégie Croissance Bleue intégrée dans la stratégie Europe 2020 visant le soutien d'une croissance durable dans les secteurs maritimes. La Commission Européenne chargée des affaires maritimes et de la pêche a été désignée pour la mise en œuvre de cette stratégie afin de développer certains secteurs maritimes essentiels comme ceux des énergies renouvelables, de l'aquaculture, du tourisme et des biotechnologies marines en améliorant la connaissance, la planification et la sécurité des océans.

L'Union pour la Méditerranée (UpM) - organisation qui réunit les pays riverains de la Méditerranée, dont le Maroc – œuvre aussi pour l'économie bleue. Elle soutient la mise en œuvre d'agendas régionaux sur l'eau, l'environnement et l'économie bleue, porteurs d'objectifs stratégiques comme la gestion intégrée des ressources en eau et la protection de la mer Méditerranée et son environnement par la dépollution et la prévention.

L'économie bleue est également retenue dans l'Agenda 2063 de l'Union Africaine comme étant l'un des moteurs de la transformation structurelle du continent africain. C'est dans cette perspective que s'est tenu le premier forum sur l'économie bleue en Afrique (FEBA) le 17 juin 2018 qui a conclu sur la nécessité pour le continent africain de travailler de concert aux niveaux régional et national afin d'assurer une gouvernance maritime durable qui profitera à l'ensemble du continent.

3. Les engagements du Maroc vers une économie bleue durable et résiliente

A. La Stratégie Nationale du Développement Durable

A l'échelle nationale, le Maroc s'est engagé à relever les défis du 21^{ème} siècle en faisant du développement durable un vrai projet de société. Des initiatives impulsées sous des orientations royales dans les discours du trône de 2009 et 2010, ont permis d'élaborer une Charte Nationale pour l'Environnement et le Développement Durable (CNEDD), formalisée à travers la loi-cadre 99-12 qui constitue une véritable référence de politique publique en matière de développement durable. Cette volonté politique d'opérer une transition pour le Maroc trouve aujourd'hui sa place dans la Stratégie Nationale pour le Développement Durable (SNDD) adoptée par le Conseil des Ministres le 25 juin 2017. Dans ce cadre, cinq enjeux de développement durable ont été définis. En particulier, l'enjeu n°5 de la SNDD a mis l'accent sur la nécessité d'accorder une vigilance particulière

aux zones sensibles et notamment le littoral. En effet, le littoral, milieu fragile, connaît une grande pression en raison de la coexistence de différentes activités économiques et des concentrations humaines et urbanistiques.

B. Le Plan National du Littoral

Pour conserver cet espace et sa durabilité, un nouveau cadre juridique et réglementaire a été adopté en 2015, à travers la loi 81-12 relative au littoral et ses textes d'application. Cette loi fixe les principes et règles fondamentaux pour une gestion intégrée et durable du littoral en vue de sa protection, sa mise en valeur et sa conservation. L'un des principaux outils permettant d'atteindre cet objectif passe par le Plan National de gestion intégrée du Littoral (PNL). Le coup d'envoi pour son élaboration a été donné en avril 2017 par le Secrétariat d'Etat chargé du développement durable. Le PNL vise à :

- Déterminer les orientations et les objectifs à atteindre en matière de protection, de mise en valeur et de conservation du littoral, en tenant compte de la politique nationale d'aménagement du territoire, des objectifs de développement économique et social et des dispositions de la loi susmentionnée ;
- Intégrer la dimension de protection du littoral dans les politiques sectorielles, notamment dans les domaines de l'industrie, du tourisme, de l'habitat et des travaux d'infrastructure ;
- Fixer les indicateurs appropriés à prendre en compte pour assurer la cohérence entre les programmes d'investissement et définir les moyens permettant l'harmonisation entre les projets de développement à réaliser sur le littoral ;
- Prévoir les mesures à prendre pour prévenir, lutter et réduire la pollution du littoral ;
- Assurer la cohérence et la complémentarité entre le PNL et les autres schémas régionaux du littoral prévus.

Le PNL permettra de dresser une feuille de route qui pourrait contribuer à la concrétisation du développement intégré des secteurs de l'économie bleue.

C. L'implication du Maroc dans l'économie bleue africaine

À l'échelle du continent africain, la stratégie de l'économie bleue ne reconnaît pas les limites géopolitiques et sa biodiversité traverse les frontières, incitant à des développements concertés entre l'ensemble des pays voisins. C'est pourquoi, une coordination continue et une croissance proactive des économies bleues entre les pays de l'Afrique de l'Ouest qui longent l'Océan Atlantique, est prévue par l'Agenda 2063 de l'Union Africain et doit être établie sur la base des principes suivants :

- Le partage de connaissance et de données ;
- La planification intégrée à l'échelle régionale entre les nations ;
- L'adoption de politique marine spécifique ;

- Une gouvernance qui encadre l'action des gouvernements et qui soit bien comprise par la communauté pour instaurer une confiance dans ses capacités opérationnelles ;
- La collaboration entre les gouvernements, l'industrie, et la mise en place d'outils adaptés pour attirer les capitaux nécessaires.

Ces principes vont permettre aux nations africaines de construire leur capital technique et humain et de bénéficier de vastes connaissances permettant d'étayer la croissance durable de l'économie bleue.

C'est dans ce cadre que la UNECA (Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies), a publié en mars 2016 un Guide pratique de l'économie bleue en Afrique³ qui invite les États à se doter des institutions nécessaires et des moyens adéquats pour mieux exploiter le potentiel de l'économie bleue. La CEA a souligné dans son rapport l'importance de la Stratégie maritime intégrée de l'Union Africaine (SMIUA) pour l'horizon 2050, qui comprend aussi la Charte africaine du transport maritime⁴. Afin d'accélérer la mise en œuvre de cette stratégie et, dans le même temps, approfondir l'approche des différents cadres internationaux concernés, à l'instar de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) ou la Convention de Montego Bay. Ce guide pratique offre un mode d'emploi, étape par étape, de l'introduction de l'économie bleue dans toutes les politiques nationales, régionales, continentales, de même que dans tous les plans, lois et règlements.

Pour compléter ce travail, le bureau sous régional de la CEA en Afrique du Nord (qui comprend 7 pays, à savoir le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, le Soudan et la Mauritanie), a réalisé une étude pour évaluer le potentiel de croissance bleue de deux secteurs majeurs de l'économie bleue : le transport maritime et le tourisme balnéaire dans les 7 pays de la sous-région. Les conclusions de cette étude seront discutées lors de la conférence à haut niveau prévue en novembre 2018 à Nairobi, au Kenya. Cela démontre l'intérêt croissant, dans un grand nombre de pays africains pour l'intégration d'une stratégie de l'économie bleue dans leurs politiques publiques.

D. L'implication du Maroc dans l'économie bleue méditerranéenne

Du fait de son emplacement géostratégique sur l'Océan Atlantique et la Méditerranée, le Maroc se trouve également au cœur des stratégies régionales autour de l'économie bleue. En étant membre de l'Union pour la méditerranée (UpM) et de par ses partenariats stratégiques avec l'Union Européenne, le Maroc détient une place privilégiée dans les différents processus régionaux, et bénéficie d'un appui stratégique non négligeable.

L'UpM vient de lancer l'Initiative pour le développement durable de l'économie bleue en Méditerranée occidentale par 10 pays dont le Maroc est partie intégrante. En effet, l'approche sur toute la région méditerranéenne est essentielle étant donné que la mer

3- Guide pratique de l'économie bleue en Afrique, UNECA, 2016

4- <http://pages.au.int/maritime/documents/2050-aim-strategy>

méditerranée constituerait la cinquième plus grande économie de la région pour une valeur globale, de l'ordre de 4 700 milliards d'euros (source : UpM). Avec ses 150 millions d'habitants, ses 46 000 km de littoraux et ses ressources marines et halieutiques très riches, ainsi que ses 450 ports et terminaux, par lesquels transite près de 30% du volume des échanges maritimes à l'échelle mondiale, la Méditerranée est la deuxième plus grande destination de tourisme de croisière au monde qui double en saison touristique.

Au sein de l'Union Européenne les secteurs de la pêche et de l'aquaculture représentent un important potentiel de croissance et d'employabilité offrant plus de 350 000 emplois directs. Les prévisions ambitionnent d'atteindre plus de 2 millions d'emplois qui pourraient être créés par l'économie bleue d'ici à 2020.

Chapitre 2 : Le Capital maritime marocain et son potentiel

1. L'importance de la durabilité dans le développement du pays

Conformément à ses engagements exprimés devant la communauté internationale lors des sommets de la Terre de Rio de Janeiro (1992) et de Johannesburg (2002), le Maroc s'est engagé dans la voie du développement durable en mettant en place des fondements visant à assurer un développement économique respectueux de l'environnement et de l'équité sociale.

Cet engagement a été consacré en 2014 par l'adoption de la loi cadre n°99.12 portant Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable et en 2017 par l'adoption du Conseil des ministres de la Stratégie Nationale pour le Développement Durable qui a infusé plusieurs stratégies sectorielles qui doivent intégrer davantage les paramètres de durabilité dans leurs objectifs.

Par ailleurs, le Maroc a 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.

Les opportunités économiques et sociales des côtes marocaines, mais également les menaces qui pèsent sur elles, imposent une nouvelle approche stratégique du littoral marocain. En effet, le Maroc dispose d'une géographie unique, d'un écosystème riche, d'un vaste espace maritime et d'un patrimoine qui commencent à être menacés, et qui appelle à la mise en place d'une stratégie nationale globale.

Les côtes marocaines représentent 52 % de l'espace touristique et 92 % du tissu industriel lié aux secteurs de la pêche et de la valorisation des produits de la mer, aux activités portuaires, au tourisme balnéaire, au pétrole et au gaz etc. D'autres industries sont en phase d'émergence ou sont appelés à être développés au Maroc comme l'aquaculture, la biochimie, la construction navale ou la plaisance.

Si la richesse de l'espace maritime marocain représente des opportunités considérables, l'exploitation de cet espace est menacée par la surexploitation des ressources naturelles et la dégradation des écosystèmes, due principalement à la littoralisation, à l'urbanisation et aux rejets de pollution. Il est donc vital de développer des politiques intégrées combinant exploitation des ressources et protection de l'environnement.

A cet effet, le Gouvernement gagnerait à concevoir une feuille de route nationale pour une économie bleue, basée sur une vision prospective et intégrée, visant à protéger le patrimoine marin et développer le capital maritime du pays. Celle-ci doit se décliner en trois piliers principaux : (i) une économie résiliente visant à optimiser les investissements existants, (ii) une politique orientée vers le social et l'environnemental, et (iii) une place donnée à la création et au développement de nouvelles niches d'activité.

2. Le bilan du capital maritime marocain

Le Maroc bénéficie d'une longue histoire d'activités maritimes qui génèrent une part non négligeable du PIB, notamment grâce aux emplois qui lui sont liés. A titre d'exemple, le secteur de la pêche recense près de 700 000 emplois directs et indirects.

Le Maroc bénéficie d'un avantage compétitif non négligeable : il est pourvu d'un capital maritime important du fait de sa position géographique et de l'abondance de ses ressources naturelles, et dans une moindre mesure, des infrastructures dédiées aux activités maritimes.

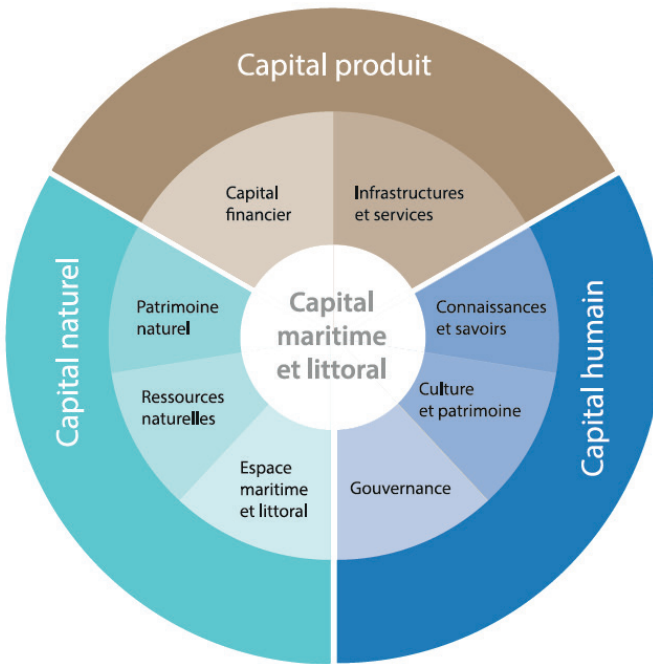


Figure n°2 : Les différentes composantes du capital maritime

- Capital produit : machines, équipements, infrastructures, et foncier urbain ;
- Capital naturel : ressources naturelles, patrimoine naturel, ressources halieutiques ;
- Avoirs nets extérieurs : actifs financiers ;
- Capital humain : connaissances et savoirs, compétences et savoir-faire ;
- Capital institutionnel : gouvernance, lois, institutions.

A. Le capital naturel marocain : entre richesses naturelles et espace géographique

Le capital naturel du Maroc regroupe ses ressources naturelles, son patrimoine naturel, ses ressources halieutiques, ses aires marines protégées...

L'espace maritime marocain se compose de grands espaces littoraux et d'étendues maritimes qui occupent 1 326 000 km². Le littoral marocain s'étend sur 3 500 km sur ses façades atlantique (2 960 km) et méditerranéenne (540 km) dont 2 130 km de falaises, 957 km de plages (152 plages déclarées zones de baignade dont 45 en Méditerranée et 107 en Atlantique) et 255 km de lagunes. Il est formé de falaises rocheuses, de plages de sable, de dunes, et de zones humides, lagunes et embouchures de rivières. Concernant les espaces maritimes, la Zone Économique Exclusive (ZEE) marocaine couvre 1,2 million de km², avec un plateau continental encore plus important. Le Maroc a effectué les démarches nécessaires auprès de l'UNCLOS pour étendre son plateau continental au-delà des 200 miles marins (procédure en cours auprès de l'UNCLOS. cf. chapitre 5.1 du présent rapport).

Cependant, l'intensification des activités marines a soumis ce capital naturel à une forte pression anthropique, compromettant ainsi ses potentiels futurs. La mer Méditerranée est considérée comme la plus polluée au monde. Il est estimé qu'en 2050, il s'y trouvera plus de plastique que de poissons. Plusieurs espèces de poissons sont donc menacées d'extinction en raison de la surpêche à l'image du thon rouge actuellement en grandes concentration dans les eaux marocaines.

B. Le capital humain marocain : une population jeune et un capital culturel et historique riche

Le marocain entretient un lien historique très fort avec la mer contrairement aux idées reçues qui le rattache à la terre. L'histoire maritime marocaine remonte à l'époque des phéniciens. Le Capital humain du Maroc présente un fort potentiel : il se compose d'une population jeune et dynamique.

Le Maroc bénéficie également d'un capital de connaissance intéressant sur les océans. Des efforts ont été entrepris pour développer la production des données et des connaissances sur les écosystèmes par des universitaires et des instituts spécialisés tels que l'Observatoire National de l'Environnement du Maroc (ONEM), l'Institut National de Recherche Halieutique (INRH) et le Laboratoire National des Études et de la Surveillance de la Pollution (LNEP). Toutefois l'accès à la connaissance marine demeure difficile car celle-ci reste éclatée, et peu disponible. En effet, la connaissance souffre d'un manque de centralisation du fait de la grande diversité des acteurs intervenant dans le secteur maritime.

C. Le capital produit marocain : soutenu par un réseau d'infrastructures maritimes

Ports maritimes et ports de pêches, infrastructures touristiques, infrastructures routières et réseaux électriques bien développés, le capital produit marocain représente une base solide pour le développement d'une économie bleue résiliente. Le Maroc a consenti d'importants investissements en infrastructures nécessaires au développement du transport maritime et des activités portuaires qui ont historiquement joué un rôle très important dans le développement économique et urbanistique du Maroc. L'adoption de la Stratégie Portuaire 2030 intervient dans ce sens et vise le développement des infrastructures portuaires en vue de donner une forte impulsion aux potentialités logistiques et d'accroître les capacités en matière de compétitivité. Aujourd'hui, le Maroc, compte 38 ports, dont 13 ports de commerce international, 6 ports de passagers, et 19 ports de pêche. La réussite du port Tanger Med a encouragé le gouvernement marocain à pousser davantage l'investissement dans les ports : d'ici 2030, cinq nouveaux grands ports devraient être construits pour accompagner le développement du pays.

En outre, la stratégie portuaire s'accompagne aussi de divers programmes pour l'amélioration des infrastructures et équipements existants (modernisation des infrastructures, programme d'électrification, densification du réseau routier et mise à niveau des régions septentrionales).

Concernant le secteur du tourisme, le Maroc possède déjà de bonnes infrastructures côtières, principalement dirigées et gérées par des opérateurs privés. Le plan Azur vision 2020 prévoit la construction de six stations balnéaires pour accroître les capacités existantes et restructurer l'offre touristique (cf. Chapitre 3). Les infrastructures de loisirs et de plaisance sont encore limitées mais planifiées.

Dans le but de s'imposer comme carrefour stratégique à la croisée des continents, le Maroc a adopté plusieurs mesures visant à attirer davantage les investissements directs étrangers (IDE) et à renforcer ses relations économiques. Parmi ces mesures, il y a lieu de citer l'Offre Maroc, qui comprend des exonérations fiscales et aides d'État. Toutefois, le capital technique marocain souffre de problèmes structurels tels que le déficit et la dette publique croissante.

Chapitre 3 : Analyse des moteurs de croissance de l'économie bleue

Ce chapitre présente les opportunités de croissance et de développement pour les différents secteurs productifs qui forment l'économie bleue. Le but n'étant pas de faire une analyse ou un diagnostic approfondi mais de se focaliser sur les possibilités de croissance offertes dans un cadre d'intégration et de synergie sectorielle conformément à la définition même du concept de l'économie bleue. Si l'importance des secteurs historiques ou traditionnels est mise en exergue, cet exercice permet surtout d'attirer l'attention sur les filières émergentes et les secteurs d'avenir.



Figure n°3 : L'économie bleue : de nombreuses activités marchandes et non marchandes

1. Les activités marchandes de la mer : de forts potentiels de création de richesses et d'emplois

Les activités maritimes représentent un potentiel important de création de richesses et d'emplois. Certaines activités, comme la pêche, le tourisme, le ferry et le transport occupent une place historique prédominante dans l'économie du Maroc. En outre, d'autres activités, telles que le gaz et le pétrole offshore ou les sports nautiques et la plaisance, demeurent encore sous-développées bien qu'elles présentent un potentiel certain. A côté de ces activités traditionnelles, le développement de nouveaux secteurs

d'activités au Maroc peut représenter des opportunités économiques non négligeables, et être source de création de valeur économique, de compétence et d'emplois. Ces activités intègrent l'aquaculture, la construction et la réparation navale, la croisière, les loisirs et sports nautiques, les énergies renouvelables, la biotechnologie ou encore le dessalement.

Les activités maritimes regroupent les six catégories suivantes : le secteur halieutique, le tourisme, les activités portuaires, les énergies, le dessalement de l'eau de mer et les biotechnologies marines.

A. La place prépondérante du secteur halieutique au Maroc

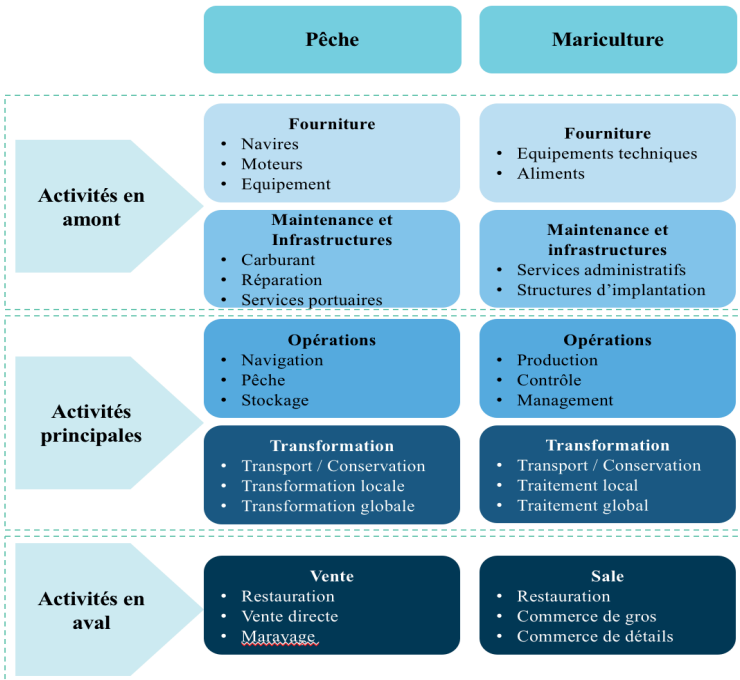


Figure n°4 : Chaîne de valeur des secteurs pêche et mariculture

La Pêche : 1,4 million de tonnes de poissons pêchés, représentant moins de 2% du PIB

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.

Le patrimoine halieutique est composé de plus de 500 espèces et le Maroc est le premier producteur de poissons en Afrique, ainsi que le 13^{ème} à l'échelle mondiale. En effet,

l'industrie de la pêche traite près de 70 % des captures de la pêche côtière et exporte environ 85 % de sa production sur une centaine de pays vers les cinq continents. Le Maroc a signé plusieurs accords internationaux, parmi lesquels des accords de pêche avec l'Union Européenne, la Russie et le Japon autorisant la pêche dans les eaux marocaines en échange d'une contribution financière. A titre d'exemple, le nouvel accord de pêche signé Maroc-UE permet l'accès à 128 navires dans l'Atlantique en échange d'une contribution financière de 52,1 millions d'euros par an.

Encadré n°2 : Accord de pêche

Le premier accord de pêche conclu entre l'UE et le Maroc a été signé en 1988. Il a été successivement renouvelé en 1992, 1995 et 2005. Ce dernier n'a pas pu être renouvelé jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche en février 2007 qui est resté en vigueur jusqu'au 27 février 2011. Il prévoyait une contribution financière de 36,1 millions €, dont 13,5 millions € étaient consacrés au soutien de la politique de la pêche du Maroc. Les navires de onze États membres de l'UE pouvaient obtenir des autorisations de pêche du Maroc en vertu de cet accord et de ce protocole.

Un deuxième protocole, prolongeant d'un an son prédécesseur aux mêmes conditions, a été négocié en février 2011 et appliqué à titre provisoire jusqu'en décembre 2011, date à laquelle le Parlement européen a décidé de ne pas approuver sa conclusion. Les négociations entre les parties ont permis la conclusion d'un nouveau protocole en novembre 2013, approuvé par le Parlement Européen en décembre de la même année et entré en vigueur en juillet 2014 pour une durée de quatre ans et une contrepartie financière annuelle d'environ 40 M€.

Le 24 juillet 2018, le Maroc et l'Union Européenne ont paraphé un nouvel accord de pêche. Ce dernier accord ajoute certains aspects qui n'étaient pas inclus dans l'accord précédent, comme l'augmentation de la contrepartie financière annuelle à 52,2 Millions d'Euros et la limitation du nombre de bateaux à 128 navires. Le nouvel accord de pêche compte aussi une dimension socioéconomique et des dispositions en faveur des populations des zones concernées, notamment en termes d'infrastructures, de services sociaux de base, de création d'entreprises, de formation professionnelle, de projets de développement et de modernisation du secteur de la pêche.

Cet accord a pour objectif de préserver la durabilité des ressources halieutiques et la protection de l'environnement marin. Aussi, plusieurs exigences techniques ont été intégrées au protocole d'application de l'accord. Cet aspect inclus la révision des plafonnements de captures de petits pélagiques au sud, en adéquation avec le cycle de vie de ces espèces. A noter que ce nouvel accord n'intègre pas certaines espèces à préserver telles que le poulpe et la crevette.

Dans cet accord, un territoire limité est fixé aux navires de pêche ; il couvre la zone géographique allant de Cap Spartel, près de Tanger, au Cap Blanc, dans la frontière Maroc-mauritanienne. La zone Méditerranéenne n'est pas intégrée dans cet accord.

La Commission Européenne a inclus le Sahara marocain dans l'accord et réadapté les termes de l'accord conformément à la décision de la Cour de justice de l'UE (CJUE).

Après la crise qu'a connue le secteur en 2003-2004, les plans d'aménagement instaurés ont permis de rétablir les stocks nationaux et de les gérer de manière scientifique, grâce au travail de l'INRH. Les stocks de la façade méditerranéenne qui affichaient des signes d'épuisement ont cependant repris la courbe de redressement, en témoignent les

captures de l'année en cours. Pour faire de la pêche un secteur durable et capitaliser sur ce levier économique, le Ministère de l'Agriculture et de la Pêche maritime a lancé en 2009 un vaste plan de développement du secteur de la pêche à l'horizon 2020 baptisé Halieutis. Ce plan avait pour ambition de valoriser de façon pérenne la richesse halieutique marocaine et de tripler le PIB du secteur d'ici 2020. Halieutis a été conçu autour de trois axes principaux : la durabilité des pêcheries, la performance des infrastructures de pêche et de commercialisation et la compétitivité des produits de la pêche. Ce plan est organisé autour de projets phares ciblant la ressource halieutique, l'aquaculture, l'équipement et la structuration des ports de pêche, la valorisation des captures à terre et le contrôle des flux le long de la chaîne de valeur. Depuis leur mise en œuvre, les plans d'aménagement et mesures de gestion des pêcheries adoptés dans le cadre de cette stratégie ont permis de couvrir 96% des volumes débarqués et les exportations ont généré des revenus s'élevant à 22 milliards de dirhams en 2017.

Le pari d'une pêche durable a été également porté en 2016 par l'initiative Ceinture Bleue qui vise à transformer le secteur halieutique en un domaine d'activité durable et créateur de richesse. Les ambitions de l'initiative de la Ceinture Bleue couvrent la protection des écosystèmes marins par la mise en place des aires marines protégées, l'exploitation durable des stocks de pêche, et le développement de la valorisation du produit halieutique face à une demande mondiale croissante. A ce titre, la transformation des produits de la pêche est déjà présente au Maroc et compte les activités de conserve de poisson, de semi-conserve de poisson, du conditionnement à l'export des produits de la mer frais, de la congélation, de la fabrication de farine et huile de poisson et du traitement des algues marines. Toutefois, elle nécessite davantage de développement, avec plus d'intégration industrielle pour augmenter la valeur ajoutée au niveau local. Celle-ci gagnerait également à être orientée vers des pratiques respectueuses de l'environnement, dans le but de promouvoir une pêche responsable. Dans un contexte où la consommation mondiale se veut de plus en plus avertie, la stratégie Halieutis a justement mis en place une stratégie de labellisation des produits de la mer, qui vise à accroître la compétitivité de l'offre marocaine sur les marchés internationaux.

Il est également aujourd'hui indispensable pour le Maroc de maîtriser la chaîne de valeur du secteur de la pêche pour que les retombées économiques profitent aux populations locales. En effet, dans le modèle prédominant actuel, à savoir l'octroi de licence de pêche, la valeur locale n'est captée qu'au stade de la capture et encore peu au stade de la transformation et de la distribution.

Encadré n°3 : La pêche artisanale : le poids des villages de pêcheurs dans le secteur de la pêche

Avec 22 ports de pêche et 40 points d'accueil des débarquements de la pêche artisanale recensés au Maroc, dont 21 villages de pêcheurs et 27 points de débarquement, la pêche artisanale joue par conséquent un rôle extrêmement important dans le paysage halieutique marocain.

En 2000, le projet d'aménagement du littoral lancé par le ministère des pêches a entrepris d'aménager les côtes marocaines, notamment les points de débarquement et des villages de pêcheurs. Financé dans le cadre d'un partenariat entre l'Agence pour la promotion et le développement économique et social des provinces du Sud, le Fonds Hassan II pour le développement économique et social, le département de la pêche maritime, l'Office national de pêche, l'Office national de l'eau potable et les autorités et collectivités locales, ce programme avait pour objectifs d'améliorer les conditions de vie des pêcheurs, créer des espaces d'intégration des jeunes, structurer le circuit de commercialisation, renforcer la compétitivité des zones de pêche, mettre à niveau les infrastructures et améliorer la rentabilité économique des produits de la mer. D'après l'agence pour la promotion et le développement économique et social des provinces du Sud, 168 projets ont été réalisés sur les 300 prévus dans le cadre du programme des villages des pêcheurs dans les provinces du Sud, pour un investissement de 915 MDH. 48 villages de pêche et points de débarquement aménagés ont été construits à ce jour. On peut citer à titre d'exemple le village de pêche Dalia dans la région de pêcheurs Tanger-Tétouan, une région où la pêche artisanale joue un rôle de premier plan dans le tissu socio-économique et la vie de la population. Le projet a demandé un budget de 70 millions de DHS et a profité à 350 ménages et 70 pêcheurs exerçant leurs activités avec des barques ne disposant d'aucune protection contre les tempêtes. Les quatre villages de Fnidek, Chemlala, Sidi Hsaïne et Cala Iris ont aussi mobilisé une enveloppe de 260 millions de DHS. L'Office National des ports prévoit également l'aménagement d'infrastructures de commercialisation : un programme de réalisation de 13 halles de nouvelles générations a été lancé dont 10 livrés et 3 en cours de réalisation dont celles de Tanger sont en cours d'opérationnalisation et celles de Casablanca et d'Essaouira sont en cours de réalisation. Ces infrastructures modernes répondent aux meilleurs standards internationaux en termes d'hygiène, d'équipements et d'organisation.

Le Département de la pêche maritime a mis en place les plans Ibhar I et Ibhar II, conçus pour mettre à niveau la flotte artisanale et côtière, à travers la valorisation des captures, la réduction du temps de pêche, l'amélioration des conditions de sécurité et de sauvegarde des vies humaines, l'amélioration du rendement de la barque et l'économie de gasoil et l'amélioration de revenus des marins pêcheurs. 938 barques et 223 navires de pêche côtière ont pu bénéficier des programmes Ibhar pour un montant de 170 MDH.. Le Département de la pêche maritime a également introduit l'utilisation des contenants normalisés et des caissons isothermes qui ont amélioré de manière très significative la conservation et la qualité des captures. L'armement de la pêche côtière et artisanale est intimement intégré au tissu socio-économique et participe de manière significative à la création d'emploi, à l'approvisionnement du marché local et aux industries de valorisation des produits de la mer. Plusieurs navires ont été modernisés avec une reconstruction en acier et d'autres sont en cours de modernisation.

Encadré n°4 : Stratégie de la pêche au Sénégal

Avec 718 km de côtes, le Sénégal vit essentiellement de la pêche, qui représente 3,2% du PIB. La moyenne de consommation de poissons par personne est de 29 kg par an, alors que la moyenne mondiale tourne autour de 20 kg.

La gestion durable de la pêche et la régénération des habitats est donc au cœur de la stratégie de développement économique et sociale du Sénégal.

Ce pays a pris des mesures importantes dans le cadre de la protection des ressources marines, conformément à la mise en œuvre de l'Objectif de Développement Durable numéro 14 qui souligne la nécessité de préserver et d'utiliser de manière durable les océans, les mers et les ressources marines.

Le gouvernement a par exemple mis en place un nouveau code de la pêche avec des sanctions « extrêmement sévères » à l'encontre de ceux qui font de la pêche illícite. Autres mesures : (i) les tailles de capture ont été augmentées pour qu'elles correspondent à la taille de reproduction des poissons, (ii) le développement de l'aquaculture comme alternative à la pêche de capture et (iii) le développement des aires marines protégées.

Au Sénégal, plus de 85% des débarquements de poissons proviennent de la pêche artisanale. Cette pêche artisanale est protégée, elle est organisée en co-gestion au niveau des pêcheurs pour qu'ils prennent conscience que cette ressource n'est pas pérenne.

i. L'aquaculture : une solution à la surexploitation des stocks halieutiques au potentiel sous-développé

A l'international, un poisson sur deux provient de l'aquaculture. Au Maroc, l'aquaculture pourrait être une solution à la surexploitation des stocks halieutiques sauvages. Elle a été considérée comme un moteur majeur de croissance à la fois dans la stratégie Halieutis et dans l'initiative Ceinture Bleue. L'accent y est particulièrement mis sur l'algoculture et l'aquaculture multi tropique considérés comme les deux pratiques les plus durables.

Afin d'amorcer le décollage de ce secteur aux perspectives prometteuses, le Plan Halieutis a créé l'Agence Nationale de Développement de l'Aquaculture (ANDA). L'Agence assure le suivi de la mise en œuvre de la stratégie nationale du secteur halieutique qu'elle décline en plans d'actions spécifiques. Elle a pour ambition de faire du secteur aquacole marocain un relais de croissance du secteur halieutique en contribuant ainsi à la sécurité alimentaire du Maroc et à la création de la richesse. Elle a pour objectif de produire 200 000 tonnes de produits aquacoles pour un chiffre d'affaires de 5 milliards de dirhams et 3 milliards de dirhams d'exportations halieutiques.

Aujourd'hui, seulement 510 tonnes d'une valeur marchandes de 21 millions de dirhams ont été produites par le secteur aquacole marocain. Les deux espèces les plus produites par l'aquaculture marocaine sont le loup-bar et les huîtres, représentant respectivement 72 % et 26 % de la production totale. Les produits de l'aquaculture sont principalement destinés au marché national et alimentent la grande distribution, les marchés de l'hôtellerie et de la restauration.

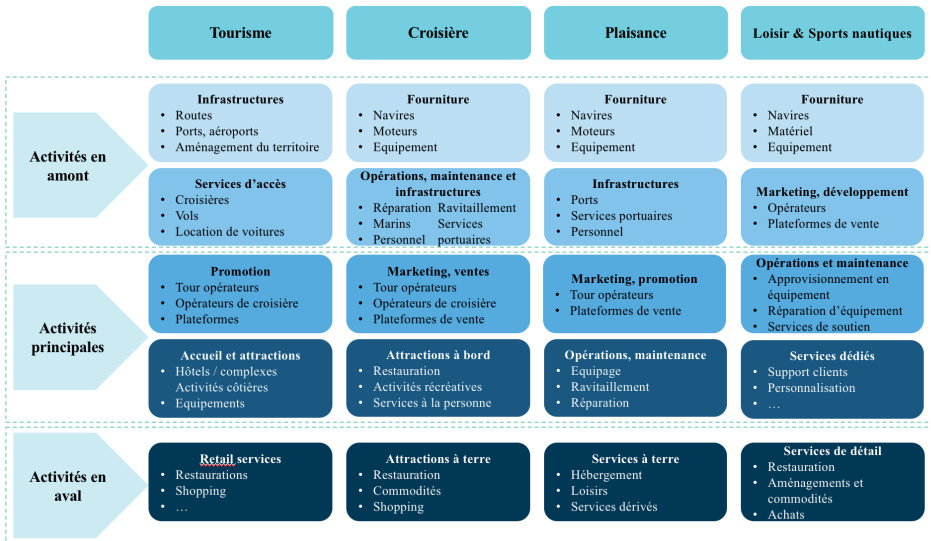
De plus, il existe une vingtaine de fermes aquacoles et le secteur emploie 250 personnes ; d'autres projets de production de 4400 tonnes devraient également voir le jour. La réalisation de plan d'aménagement aquacole est un chantier phare pour l'ANDA, qui entreprend d'identifier les potentialités des espaces et de les exploiter d'une façon durable en favorisant l'intégration sociale. Cinq zones ont été identifiées en vue de leur développement : Dakhla-Oued Eddahab, Guelmim-Boujdour, Imessouane-Sidi Ifni, El Jadida-Essaouira, Kénitra-Cap Spartel, ainsi que la façade méditerranéenne. L'accent est mis sur les écloséries de mollusques et de crustacés et la culture des algues.

Avec une production totale de 510 tonnes, le potentiel de production du Maroc reste pourtant sous exploité. A titre de comparatif, la production de la Tunisie en 2014 dépassait les 11300 tonnes. Pourtant, d'après l'ANDA, le secteur de l'aquaculture marocaine représente un potentiel de 380 000 tonnes avec une prédominance de la pisciculture (245 000 tonnes), suivie de la conchyliculture (110 000 tonnes), et de l'algoculture (24 000 tonnes). 14170 hectares ont déjà été identifiés par l'ANDA pour développer l'aquaculture, et la création de 2700 postes est prévue, accompagnée par une politique visant l'intégration des pêcheurs locaux et entrepreneurs.

Cependant, le secteur est exposé à plusieurs contraintes, liées notamment aux investissements en raison de son caractère capitalistique et à la forte concurrence des prix sur le marché l'international. Le secteur aquacole est fortement soumis aux risques climatiques; il existe une offre d'assurance adaptée (créée par la MAMDA) mais elle reste marginale. Le financement des fermes aquacoles fait appel à des montants importants. Afin de l'encourager, des mesures incitatives seront nécessaires pour attirer les investisseurs en complément des mesures déjà mises en œuvre par le Ministère de l'Economie et des Finances comme la réduction des droits d'importation de l'aliment de poisson de 25% à 2,5% et la suppression de la TVA locale. Il existe également un manque de communication au sujet de l'aquaculture et un travail de sensibilisation reste à faire pour booster la consommation marocaine, souvent peu averti de ces produits. L'ANDA compte à cet effet créer un label AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) pour donner une valeur commerciale et un attachement à la production territoriale. En outre, le Maroc intègre encore peu les nouvelles techniques d'élevage pointues et fait face à la faible intervention des acteurs financiers, tels que les banques et les assurances pour encourager l'investissement dans ce secteur.

Enfin, le secteur de l'aquaculture pourrait entretenir des synergies avec d'autres secteurs, notamment la logistique portuaire et le secteur de l'hôtellerie. Le développement des programmes de recherche apparait également comme nécessaire pour favoriser l'utilisation de méthodes novatrices. En effet, l'aquaculture peut déboucher sur des produits de biotechnologie bleus de grande valeur dont les applications peuvent être pharmaceutiques ou cosmétiques. Il y a lieu de citer à titre d'exemple le collagène extrait des moules issues de l'aquaculture.

B. Le secteur du tourisme : axe majeur de l'économie marocaine



des secteurs de tourisme, croisière, plaisance, loisirs et sports nautiques

Le tourisme : deuxième contributeur au PIB national

Dans le but de bénéficier de ce levier de croissance, le Plan Azur Vision 2020 a été lancé par le Maroc pour attirer 10 millions de touristes à l'horizon 2020 en mettant en place six stations balnéaires : Mediterranean Saïdia, Mazagan Beach, Mogador, Port Lixus, Taghazout Bay et Plage Blanche Guelmim. L'un des principaux défis relevés par la Vision 2020 était celui de l'élaboration d'une offre touristique compétitive, diversifiée et équilibrée, visant à satisfaire la demande touristique dans différents domaines (balnéaire, culturel, sport ou nature).

Cependant, la question de l'efficacité économique de ce plan a été posée par un rapport publié par la Cour des Comptes qui a révélé que sur les 5500 lits touristiques prévus seuls

157 lits ont été réalisés soit 2,7% de l'objectif fixé. Ce constat a conduit à une réorientation de la stratégie touristique qui vise désormais à remédier à la faiblesse de la coordination entre le niveau local et central, en proposant des outils de développement local, en impliquant davantage les collectivités locales dans la mise en œuvre du plan.

L'essentiel du gain économique n'est cependant pas capturé par les opérateurs locaux. Si l'infrastructure reste majoritairement tirée par les investissements publics locaux, les activités principales comme l'accueil et l'attraction sont partagées avec des acteurs internationaux. Les services d'accès (croisière, location de voiture, vol) et la promotion (tours opérateurs, plateformes) restent également dominés par les opérateurs internationaux.

Les projets durables sont encore très limités au profit de méga projets touristiques : malheureusement, l'impact sur les écosystèmes demeure fort. L'offre touristique globale gagnerait à intégrer le concept de la durabilité, en remplacement du modèle traditionnel de « Mer, soleil, et sable ». Une surveillance accrue de l'espace, ainsi que l'entretien des espaces côtiers seraient également nécessaires.

La nécessité d'un dialogue entre les pouvoirs publics et les différentes parties prenantes, dont les communautés locales est également nécessaire.

Encadré n°5 : Taghazout Bay : vers un tourisme éco-durable

Taghazout Bay est un bon cas d'étude témoignant de la volonté du Maroc d'évoluer vers un tourisme éco-durable. Situé sur 615 hectares, le complexe a adopté une gestion quotidienne éco-durable : séparateur pour filtrer les eaux pluvieuses, raccord à la station d'épuration, panneaux photovoltaïque et plantation d'espèce endémique. Le projet intègre également les communautés locales par le recrutement prioritaire et la formation des jeunes issus de la région. Le circuit touristique est également tourné vers l'arrière-pays pour générer des revenus au profit de la population locale.

i. La Croisière : une niche touristique prometteuse

L'existence d'une niche de marché touristique comme la croisière pourrait être génératrice de revenus significatifs pour le Maroc. La stratégie portuaire 2030 inclut les croisières comme axe majeur de développement, et positionne certains ports (tels que Tanger Med, et Casablanca) comme spécialisé dans ce domaine. Les infrastructures et offres de croisière restent toutefois inégales selon les différentes villes côtières : elles sont par exemple très bonnes dans certains ports (Tanger) et moins dans d'autres (Casablanca). Le secteur connaît également une crise du fait de la baisse constante du nombre de croisières et de leur qualité. Sur les deux premiers mois de l'année 2018, l'Autorité Nationale des Ports a noté une baisse de 8% des arrivées des croisiéristes. Seules Agadir et Casablanca ont pu afficher des arrivées en hausse respectivement de 52 % et 11%. Cette tendance à la baisse depuis ces quatre dernières années a pour origine l'aversion des touristes pour les deux façades marocaines. Ce désintérêt pour les côtes marocaines s'explique par des

causes d'ordre structurel au Maroc, liées à la qualité de la prestation. En effet, la destination Maroc est parfois écartée de la programmation des armateurs, notamment du fait de la mauvaise qualité des services portuaires, comme par exemple la désorganisation des taxis dans les quais, l'état défectueux des transports publics, la prestation de faux guides et le harcèlement dans certaines villes. A la mauvaise qualité des services s'ajoute la mauvaise qualité des infrastructures d'accueil, non adaptées aux normes internationales. A Casablanca, les passagers doivent par exemple débarquer parmi les conteneurs et caisses de marchandise.

La synergie entre croisière et tourisme appelle à une restructuration de l'offre touristique, passant par un rehaussement du niveau de prestations et services. La croisière représente une niche importante pour le Maroc : un croisiériste dépense en moyenne 140 euros en escale soit 400 000 DHS par bateau par escale. Avec une base moyenne de 450 000 arrivées, il ressort une dépense moyenne totale d'environ 4 milliards de dirhams. En termes d'employabilité, une escale de 4000 passagers crée de l'emploi direct et indirect pour 600 personnes, soit une belle contribution à l'économie régionale.

Une réflexion sur la chaîne de valeur du secteur de la croisière pour optimiser ses retombées économiques s'avère utile. En effet, la part locale qui découle de cette activité apparaît bien plus importante pour la croisière de petits navires que pour la croisière de grands navires ; des pays en développement comme la Turquie ont ainsi fait le choix de se positionner sur la croisière de petits navires.

ii. La Plaisance : un parcours de 3500 km²

Le secteur de la plaisance est toujours en émergence au Maroc. A la jonction des continents, le Maroc offre un long parcours à travers toutes les côtes, de la Méditerranée à l'Atlantique.

Le pays a fait le choix d'un développement planifié et contrôlé de ses infrastructures. L'association des ports de plaisance du Maroc a été créée pour développer le secteur de la plaisance. Le Maroc dispose déjà de six marinas opérationnelles offrant des infrastructures hôtelières et résidentielles intégrées : Saïdia, Agadir, Bouregreg, Casablanca, Tanger et Al Hoceïma. Au total, le Maroc bénéficie de 4000 anneaux de plaisance. Le développement de ces infrastructures de plaisance s'inscrit dans la stratégie nationale portuaire à l'horizon 2030, élaborée en synergie avec la vision touristique 2020. Alors que les marinas européennes sont surbookées, le Maroc souhaite capter une partie de la demande européenne grâce à ses ports et à la compétitivité de ses prix. Toutefois, le taux d'occupation des marinas est inégal : certaines marinas restent sous-exploitées, comme la marina de Saïdia avec son taux d'occupation de 30% en haute saison, tandis que d'autres comme celle d'Agadir ont pu atteindre de bonnes performances. Il a été estimé que pour une ville, la simple présence d'un plaisancier engendre des retombées économiques sur une dizaine d'activités commerciales en dehors de l'exploitation portuaire.

Toutefois, si les activités commerciales que génèrent ces marinas ont été jugées satisfaisantes, le développement des sports de plaisance restent limité. A titre d'exemple, la pratique de la voile n'arrive toujours pas à prendre son envol. A l'heure actuelle, peu d'initiatives sont prises pour encourager le développement du nautisme et de la plaisance. Mise à part la semaine nautique internationale de M'Diq, la Semaine de Rabat ou encore la Saïdia Sailing Cup et de quelques régates, il y a peu d'événements pour faire naître des vocations ou encourager un tourisme nautique. Les infrastructures relativement limitées sont gérées par des entreprises étrangères, les prix du secteur sont élevés et la fréquentation faible. L'offre est de plus orientée vers l'international et présente un coût élevé dans la mesure où la pratique nationale reste limitée.

Un accent particulier a également été mis sur le développement des technologies d'informations permettant de développer le secteur et d'attirer les plaisanciers : le système d'observation de la Méditerranée du Programme Blue Med dont le Maroc fait partie permet par exemple de fournir aux marins des informations utiles aux activités de plaisance.

En outre, un projet de loi n°101.13 relatif à la navigation de plaisance a été mis dans le circuit de la validation dans l'objectif de fixer les conditions dans lesquelles la navigation de plaisance doit être pratiquée, les règles de sécurité qui lui sont appliquées ainsi que les obligations et responsabilités.

Il est ainsi nécessaire de fournir un effort de communication pour conforter et promouvoir la plaisance au niveau national. Celle-ci pourrait par exemple s'appuyer sur les spécificités culturelles et naturelles du Maroc et son authenticité encore préservée. La coopération avec les pays voisins pourrait ouvrir la possibilité d'instaurer une offre sous-régionale des bassins de plaisance, dirigée vers les ports du sud de la Méditerranée et de l'Atlantique.

De plus, de véritables synergies peuvent être créées avec d'autres secteurs : la petite construction navale pourrait par exemple bénéficier de l'essor de la plaisance. De même, une synergie entre le tourisme et les sports nautiques pourrait profiter à l'offre touristique marocaine dans sa globalité.

iii. Les Loisirs et sports nautiques : des conditions naturelles idéales

L'offre nautique au Maroc est particulièrement attractive car elle regroupe une multitude de sports nautiques parmi lesquels le surf, la planche à voile, le jet-ski, la voile, la plongée, la pêche sportive, le parapente et bien d'autres. Les conditions naturelles du Maroc sont idéales pour les activités nautiques (vent, soleil, marées) et ses paysages littoraux et subaquatiques lui confèrent un réel avantage compétitif.

Certains spots comme la baie de Dakhla, Essaouira, Safi ou Sidi Bouzid attirent de nombreux amateurs du nautisme chaque année. Affichant une température avoisinant les 25 °C tout au long de l'année, le spot protégé de Dakhla est idéal pour la pratique du surf, mais également du windsurf, du kite surf ou encore de la pêche à la ligne. Le milieu sous-marin intact et préservé offre également aux plongeurs un cadre de plongée de qualité.

Toutefois, le développement des activités autour des pôles nautiques reste lent, alors que de réelles opportunités existent (faible besoin en infrastructure et conditions naturelles propices). En effet, si le Maroc est le terrain de compétition internationale de surf ou wind- surf, des synergies avec le secteur du tourisme pourraient être renforcées. En effet, le Maroc en tant que hub incontournable des sports nautiques est promu encore trop timidement au niveau national, et une communication en ce sens s'impose.

C. Les activités portuaires : des investissements importants dans les infrastructures logistiques et portuaires

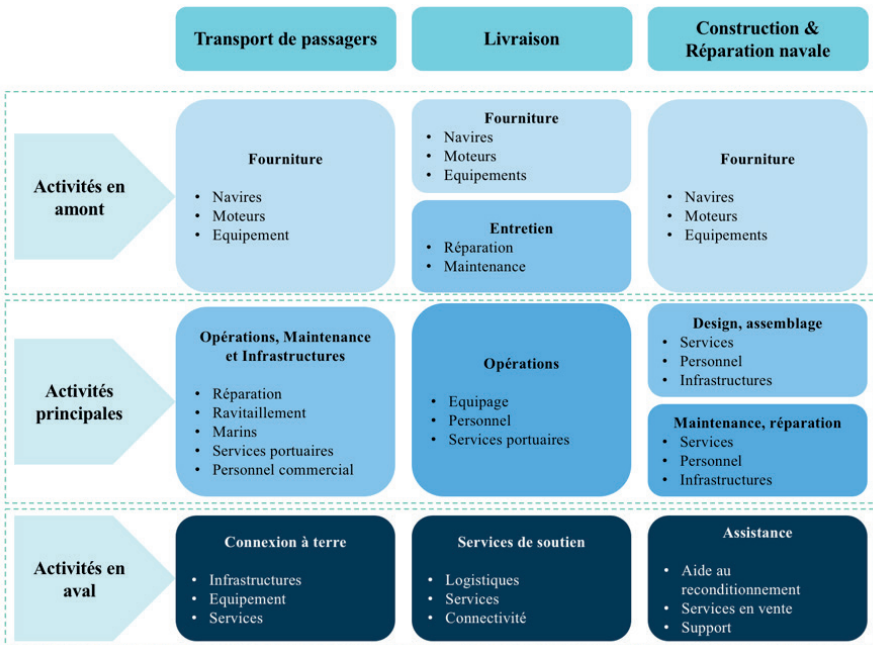


Figure n°6 : Chaîne de valeur des secteurs : transport de passagers, livraison, construction et réparation navale

Le transport de passagers : une longue expérience nationale

La flotte nationale se compose de 9 navires de charge, 7 navires de passagers, 380 navires de servitude, 232 navires de plaisance et 8235 canots et engins de plaisance. En ce qui concerne les gens de mer, ils sont au nombre de 6613 avec 1231 officiers inscrits et 2100 gens de mer actifs.

Quant au trafic global du transport maritime de passagers, il est passé de 2,6 millions en 2010 à 4,6 millions en 2016. Le nombre de sorties vers l'Espagne est de 300 000 contre 1 500 000 entrées.

Le Ferry est un secteur ré-émergent, à fort potentiel pour le Maroc. En effet, malgré les bas prix affichés par les compagnies aériennes, le ferry demeure la préférence nationale. Le Maroc s'est d'ailleurs récemment doté d'une nouvelle ligne maritime marocaine, «AML - Africa Morocco Link», lancée en 2016, par le biais d'un partenariat privé entre BMCE Bank et l'armateur grec Attica, destinée à relier le Maroc à l'Espagne, la France et l'Italie. Ceci dit, le Maroc bénéficierait du développement d'autres compagnies marocaines de transport maritimes pour assurer une meilleure gestion de la traversée, en particulier pour le voyage estival des Marocains Résidents à l'Étranger.

En s'appuyant sur un savoir-faire maritime de référence au niveau régional, les métiers maritimes nationaux soutiennent le Maroc pour qu'il puisse disposer d'un transport maritime moderne et performant au service du développement économique du Royaume. Cette vision est appuyée par cinq axes :

1. Assurer une connectivité maritime performante ;
2. Améliorer la maîtrise des flux de transport ;
3. Développer et consolider le secteur maritime national ;
4. Veiller à la sureté, la sécurité et la préservation du milieu marin ;
5. Promouvoir l'emploi et impulser le savoir-faire dans le secteur.

Ces responsabilités sont exercées à trois niveaux :

- Niveau 1 : l'Etat du pavillon :
 - Faire respecter les normes par les navires marocains
 - L'attester par les certificats délivrés
- Niveau 2 : l'Etat côtier :
 - Contribuer à faire valoir les droits du royaume sur les espaces maritimes sous notre juridiction
- Niveau 3 : l'Etat du port :
 - Contrôler la conformité des navires des autres Etats / dispositions des instruments internationaux

Le contrôle est exercé dans 13 ports marocains par un réseau de 13 Services de contrôle technique dans le cadre de conventions et d'accords internationaux et régionaux.

Sur sa lancée, le Maroc a mis en route une Stratégie Portuaire Nationale 2030, prévoyant de doubler le nombre annuel de passagers d'ici 2030, passant ainsi de 3 à 7,6 millions. Cette stratégie dénote d'une forte volonté politique de renforcer le transport national par ferry. Elle prévoit la modernisation des infrastructures et vise à anticiper les besoins futurs.

Toutefois, le secteur du ferry est soumis à des contraintes multiples. Il nécessite une modernisation des infrastructures et un nouveau cadre juridique, aujourd'hui non adapté. De même, dans le cadre d'une économie bleue résiliente, il est nécessaire de réduire les impacts des traversées sur l'environnement. Cela passe par le développement d'une offre durable, qui rend indispensables la prise en compte des considérations environnementales, mais aussi l'adoption de technologies écologiques.

Cependant, ce secteur enregistre de nombreux dysfonctionnements :

- Régulation : législation peu encourageante ;
- Recul du taux de couverture des flux stratégiques ;
- Fiscalité peu favorable ;
- Flotte réduite et coûteuse offre en maintenance insuffisante ;
- Financement limité ;
- Assurance maritime hors des tendances du marché ;
- Saisonnalité de l'activité.

i. Le transport maritime de marchandises : un des plus denses couloirs maritimes au monde

En assurant plus de 95 % des échanges commerciaux entre le Maroc et l'extérieur, le transport maritime constitue un moteur essentiel du développement socio-économique du Royaume. Aussi, le développement d'une véritable compétitivité logistique au Maroc représente un enjeu de grande envergure étant donné l'impact du secteur sur la consécration du Maroc comme hub de premier choix. Ce positionnement lui permettra de capter des investissements créateurs d'emplois et de valeur ajoutée, ainsi que d'améliorer la compétitivité des échanges commerciaux.

Au cours de ces dernières années, le Maroc a pu réaliser un grand pas dans le développement de ses infrastructures de transport, notamment grâce à l'adoption de stratégies adaptées. La stratégie pour le développement et la compétitivité logistique 2010 – 2015 a permis au Maroc de mettre à niveau ses systèmes de transport et a donné une impulsion réelle aux services logistiques par le développement de plusieurs partenariats entre le Gouvernement et le secteur privé. Développée par la CGEM et l'Agence Marocaine de Développement et de Logistique, cette stratégie a permis de répondre aux nouveaux besoins logistiques découlant des différentes stratégies sectorielles, tout en optimisant le flux des marchandises. Le bilan de cette stratégie a été considéré comme positif puisqu'elle a permis de former à terme plusieurs milliers de personnes, conformément à ses objectifs, de booster le taux de croissance du secteur du transport, et de réduire notablement les coûts du secteur. A ceci s'ajoute l'amélioration des circuits imports exports par la création d'un guichet unique Portnet, facilitant les services administratifs.



Cette stratégie a également posé les bases nécessaires à la mise en œuvre de la Stratégie Portuaire vision 2030. Hormis les 38 ports existants à ce jour, le gouvernement marocain à renforcer davantage l'investissement dans les ports à travers cinq nouveaux grands ports pour accompagner le développement du pays, d'ici 2030. De nouvelles grandes installations portuaires à Nador, Kenitra et Dakhla mais aussi dans les ports de Safi et de Jorf Lasfar sont au programme pour développer les industries existantes. La Stratégie Portuaire 2030 favorise le regroupement portuaire en identifiant six pôles stratégiques, dans une logique de spécialisation régionalisée : le pôle Oriental, le pôle du Nord-Ouest, le pôle de Kenitra-Casablanca, le pôle Abda Doukkala, le pôle du Souss –Tensift et le pôle des Ports du Sud. L'investissement global a été estimé à plus de 74 milliards de dirhams. Il permettra de créer un système portuaire intégré et moderne fondé sur la complémentarité et la création de synergies des différents ports. La régionalisation portuaire s'inscrit dans l'objectif de créer une dynamique dans l'ensemble des ports marocains et vise à créer une meilleure répartition du trafic maritime. A titre d'exemple, le pôle de Kenitra-Mohammedia-Casablanca s'orientera vers les produits unitaristes à forte valeur ajoutée. Cependant, les besoins en financement des nouvelles infrastructures ou la mise à niveau des infrastructures existantes sont très importants. A cet effet, le financement des infrastructures portuaires devrait faire intervenir l'État et les opérateurs du secteur privé dans le cadre de concessions ou de partenariat public-privé.

Encadré n°6 : Route de la soie

Le mémorandum d'entente sur l'initiative chinoise « One belt, one road » (« La ceinture et la route ») vise, en effet à relancer l'ancienne route de la soie, terrestre et maritime, à travers la création d'un réseau commercial et d'infrastructure reliant l'Asie à l'Europe et l'Afrique.

L'adhésion du Maroc, premier pays africain dans ce projet, permettra au Royaume d'établir plusieurs partenariats dans des secteurs tels que l'infrastructure, les industries avancées et les technologies.

L'initiative englobe également une stratégie de développement axée autour de la communication et de la coopération entre la Chine et les pays de l'Asie de l'Ouest et ceux du bassin méditerranéen et de l'Europe, à travers la mise en place de la « Ceinture économique de la route de la soie » et la « voie maritime de la soie ».

Cette initiative vise à tirer profit des relations commerciales avec ses pays membres, à travers la mise en place des infrastructures et des réseaux de transport nécessaires. Un objectif qui aura des effets bénéfiques sur le développement de l'intra-commerce et les investissements conjoints entre les pays situés dans l'espace de la « Ceinture économique de la route de la soie ».

Du fait de sa position, le Royaume pourrait jouer un rôle « stratégique » dans le prolongement de la « route de la soie maritime », non seulement vers l'Europe atlantique, mais surtout vers les pays de l'Afrique de l'Ouest, avec lesquels le Maroc entretient des liens multidimensionnels (discours royal).

En effet, le port de Dakhla Atlantique avec sa dimension africaine pourrait se positionner comme un hub régional incontournable de cette nouvelle route de la soie.

Malgré une infrastructure portuaire aujourd'hui assez bien développée, la performance du secteur reste à un stade intermédiaire. En effet, celui-ci reste caractérisé par une offre inégale de services (coût, qualité, délai), une demande peu sophistiquée et un manque d'infrastructures spécialisées sur certains flux. Une maîtrise de la chaîne logistique maritime

est indispensable pour le Maroc, notamment concernant celle de l'approvisionnement des produits en vrac. Ainsi, dans le segment des flux vrac, qui représentent la partie la plus importante de la demande du transport maritime, les opérateurs marocains sont quasiment absents au profit d'opérateurs étrangers. La fluctuation de la demande du fait de la grande diversité des produits transportés entravent le développement de grands transporteurs nationaux ; même si celle-ci demeure croissante et pérenne, avec notamment la position du Maroc comme premier exportateur mondial des phosphates.

D'après la Direction de la marine marchande, le transport maritime marocain se trouve de plus en plus aux mains d'entreprises étrangères: en 2011, le pavillon marocain ne représentait plus que 5 % de la couverture du trafic de marchandises et passagers, et en 2015, la flotte sous pavillon marocain ne comptait plus que 86 navires. La flotte composant le pavillon national est d'une dimension inférieure à la moyenne internationale et est devenue obsolète.

En ce qui concerne le transport de fret, la flotte marocaine de commerce est constituée de 8 navires actifs (1 bitumier – 4 porte-conteneurs – 3 pétroliers) appartenant à 5 compagnies et assurant une capacité de 100 368 T.

La même source pointe également la lourdeur de la fiscalité du secteur du transport maritime, assujetti à plusieurs régimes dont la retenue à la source qui limite la flexibilité des entreprises. Les conditions de financement ne sont pas compétitives en comparaison aux régimes de plusieurs pays voisins, et il n'existe pas de facilité de financement de la part des banques et des fournisseurs.

En outre, une modernisation du cadre législatif actuel par une réforme du code de commerce maritime devient urgente.

A également été dénoncé le recours encore insuffisant à une logistique moderne et professionnelle fournie par des prestataires spécialisés, au profit d'une logistique traditionnelle opérée avec des moyens inappropriés et limités. L'informel est également très présent au Maroc et freine le développement des prestations logistiques, même si des efforts de lutte en la matière existent.

Enfin, le secteur pourrait bénéficier de synergies importantes avec d'autres secteurs comme la construction et la réparation navale. L'absence de cale sèche adaptée aux besoins de la flotte au Maroc provoque des surcoûts pour la maintenance des bateaux. Aujourd'hui, les navires marocains sont obligés d'aller à Barcelone ou Marseille pour la maintenance et la réparation.

ii. La Construction et la réparation navale : une demande non-satisfaite par la production nationale

Avec la construction d'une centaine de bateaux par an, la demande nationale en matière d'entretien, de réparation et de construction est très élevée. Cette demande est souvent contrainte de se tourner vers l'étranger, car les trois principaux chantiers navals au Maroc sont saturés et connaissent des problèmes d'exploitation. L'étude conduite par la Direction

des Études et des Prévisions Financières du Ministère de l'Économie et des Finances (DEPF) pointe une industrie navale quasiment inexistante au Maroc, alors qu'elle affiche un dynamisme soutenu au niveau mondial. Celle-ci préconise d'encourager l'émergence de service de réparation voire de construction navale dans un premier temps, en plus de l'ensemble des services connexes, notamment en matière de financement, d'assurances, de gestion technique et de ressources humaines. A cette fin, le gouvernement marocain a élaboré une stratégie nationale dédiée à l'industrie navale portant sur la réparation, la maintenance, la construction et le démantèlement de navires et la construction de plateformes offshore. Cette stratégie a pour objectif de faire du Maroc un hub pour la construction navale pour des navires pouvant aller jusqu'à 120 m.

Le démantèlement des navires pourrait également représenter de nouvelles opportunités pour dynamiser le secteur. Aussi, le gouvernement vise à développer l'activité de démolition des petits et moyens tonnages aux fins d'en faire une source d'approvisionnement pour la sidérurgie navale. Ce secteur bénéficie d'un appui régional avec des initiatives européennes visant à prévenir le démantèlement dangereux des navires en Asie du Sud-Est.

De nombreuses synergies sont attendues avec d'autres secteurs comme celui de la pêche pour la rénovation de la flotte, de la plaisance pour la construction de petits bateaux, du pétrole et du gaz offshore pour la construction de plateformes pétrolières, et de l'industrie de la sidérurgie pour le démantèlement.

C. Le secteur de l'énergie : un potentiel encore sous-exploité

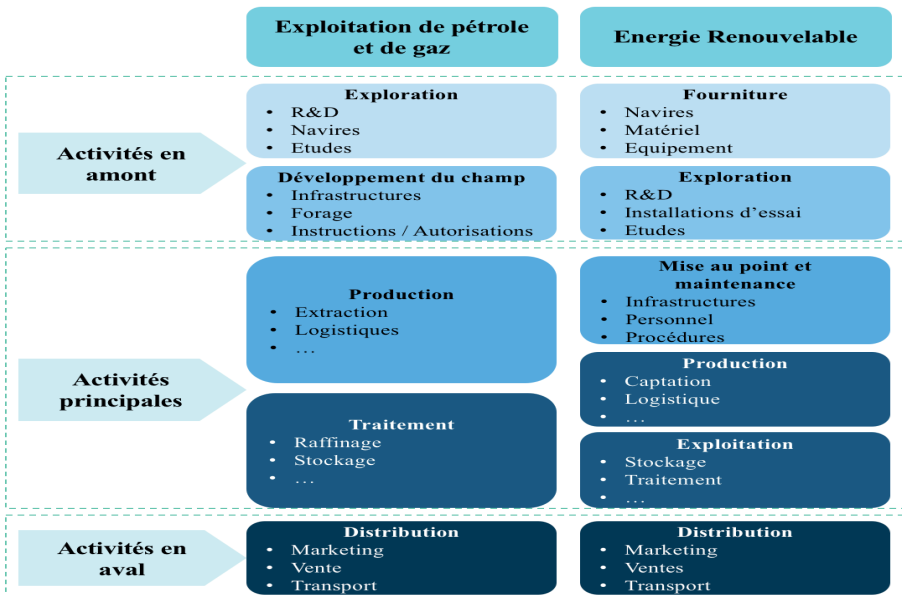


Figure n°7 : Chaîne de valeur des secteurs : exploitation de pétrole, de gaz et énergies renouvelables

Le pétrole et le gaz offshore: 400 000 km² de bassins sédimentaires

La géologie du Maroc est prometteuse avec une superficie totale de 920 000 km² de bassins offshore et onshore.

L'offshore marocain présente un potentiel viable qui se confirme progressivement, notamment sur la façade Atlantique, et couvre à lui seul une superficie totale de 400 000 km². Le Maroc est, par ailleurs, en cours de procédure pour étendre son plateau continental, situé entre 200 et 350 mille après sa zone exclusive économique. Cette extension revêt une importance stratégique puisqu'elle va permettre d'étendre la juridiction du pays et lui permettre d'y exercer des droits souverains exclusifs de l'exploration et l'exploitation des ressources.

Malgré un fort potentiel en hydrocarbure, celui-ci demeure encore largement sous-exploré, car l'exploration pétrolière reste un processus très long, hautement capitalistique et très risqué. L'offshore marocain reste sous-exploité, seuls 41 puits de forage ont été réalisés sur une superficie de bassin de 400 000 km². Un nombre très bas comparé aux milliers de puits existants dans les zones productrices de l'autre côté de l'Atlantique. Le Maroc est en fait considéré comme une zone « frontière » par les investisseurs étrangers, pour laquelle le forage ne constitue pas une priorité. De modestes découvertes d'hydrocarbures (principalement du gaz) ont été faites sur la façade atlantique : le Maroc a foré 11 puits sur l'offshore atlantique dont 9 ont montré des indices d'huile, de gaz ou d'huile lourde.

i. Les Énergies Renouvelables offshore : des solutions énergétiques à haut potentiel sous-exploité

D'ici à 2020, le Maroc s'est fixé comme objectif de porter à 42 % la part des énergies renouvelables dans le mix électrique national. Pour l'instant, l'effort du Maroc pour parvenir à cet objectif se concentre sur la terre. Pourtant, les océans pourraient représenter à ce titre un atout considérable pour atteindre cet objectif, par le développement de solutions énergétiques impliquant les océans.

En effet, les 3500 km de littoral qui couvre le Maroc pourrait représenter 20 fois le potentiel éolien national on-shore, soit 350 GW. Même si l'énergie éolienne en mer connaît une croissance rapide ces dernières années, notamment dans les pays les plus avancés, le coût de cette infrastructure représente un frein au développement des éoliennes offshore au Maroc.

Les Stations de Transfert d'Énergie par Pompage (STEP) marines sont aussi des pistes intéressantes de production et de stockage d'énergie renouvelable rentable. Les STEP marines permettent de stocker l'électricité produite par des sources d'énergie intermittentes (type éolienne ou panneaux solaires) par l'utilisation infinie de l'eau de mer et sa force hydraulique. Des études de faisabilité pour développer ces stations en bord de mers sont en cours. L'énergie hydraulique, qui permet de transformer l'énergie des courants marins en électricité pourrait également être une source d'énergie potentielle importante, notamment grâce à la force des marées des grandes mers de l'Atlantique.

Toutefois, les contraintes techniques et les coûts d'exploitation élevés sont également une barrière à leur modèle économique.

ii. Les Biotechnologies marines : des applications industrielles à fort potentiel

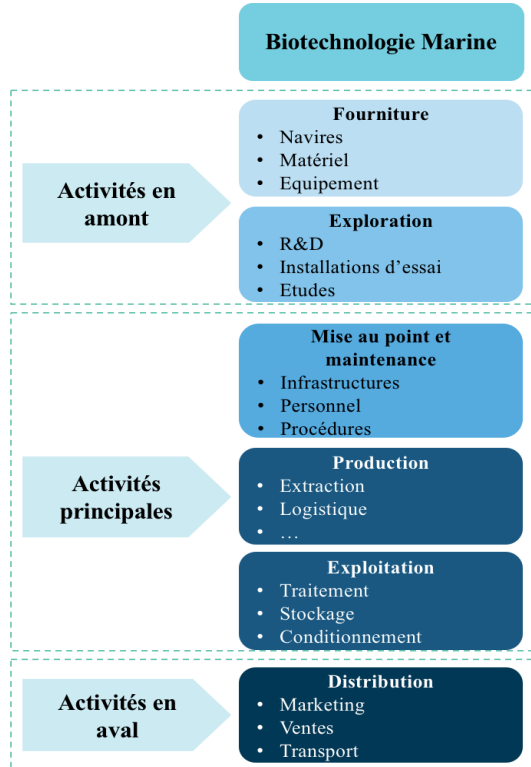


Figure n°8 : Chaîne de valeur du secteur biotechnologie marine

Dans le pourtour méditerranéen, le Maroc occupe le 1er rang en termes de biodiversité marine. Ceci dit, bien que démontrant un important potentiel de développement, la biotechnologie marine demeure un secteur sous-exploité qui constitue moins de 2% du marché total des biotechnologies.

La biotechnologie maritime a beaucoup à apporter à la biotechnologie marocaine. En effet, de nombreux composés et molécules chimiques extraites de la flore et la faune maritime sont utilisés dans plusieurs produits pharmaceutiques et cosmétiques. Par exemple, la squalamine, une substance extraite du requin, est un composé extrêmement précieux pour la recherche contre le cancer. Alors que le Maroc utilise principalement la farine de sardine pour alimenter le bétail, l'extraction de molécules chimiques de la sardine pourrait présenter une valeur ajoutée bien plus importante, qui reste encore non exploitée. Malheureusement, il existe peu de connaissances et de compétences dans ce domaine qui pâtit d'une absence de technologie d'extraction et de valorisation. En effet,

seulement deux brevets PCT internationaux maritimes ont été déposés par l'INRH, l'un relatif au procédé d'extraction de collagène à partir des écailles de sardine, l'autre relatif au procédé de production d'une autre molécule marine à partir des écailles de sardines.

De plus, la biotechnologie marine présente aussi un potentiel de création d'énergie.

Le Maroc n'est pas doté d'une stratégie ou de cadre juridique visant à stimuler la recherche et la valorisation dans ce domaine. En matière de ressources génétiques, le Maroc a ratifié le protocole de Nagoya et un projet de loi APA (l'Accès et le Partage des Avantages) est en cours d'adoption en la matière. Celui-ci vise à garantir les opérations d'accès aux ressources génétiques. Les ressources génétiques visées par la loi comprennent les ressources sous toutes leurs formes et incluent de ce fait les ressources génétiques maritimes.

Encadré n°7 : Protocole de Nagoya

Le 29 octobre 2010, à la dixième réunion de la Conférence des Parties (COP 10 CDB), le Protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation (APA) relatif à la Convention sur la diversité biologique (CDB) a été adopté à Nagoya après six ans de négociations, au Japon. Etant un accord complémentaire à la Convention sur la diversité biologique, il est l'un des plus importants traités environnementaux multilatéraux récemment adoptés. L'objectif du Protocole de Nagoya est d'établir un cadre juridique international contraignant afin de promouvoir une mise en œuvre future effective et transparente du concept d'APA au niveau régional, national et local. Le protocole, qui est entré en vigueur le 12 Octobre 2014, fait progresser considérablement le troisième objectif de la CDB en assurant une plus grande certitude juridique et une transparence accrue pour les fournisseurs et les utilisateurs de ressources génétiques.

La recherche biotechnologique n'est pas prise en compte dans les documents stratégiques existants régissant le secteur maritime, alors que cette recherche touche à tout l'écosystème (figure n°9). Il est également nécessaire qu'une plus grande collaboration soit menée entre les acteurs privés des différents secteurs économiques et la recherche.

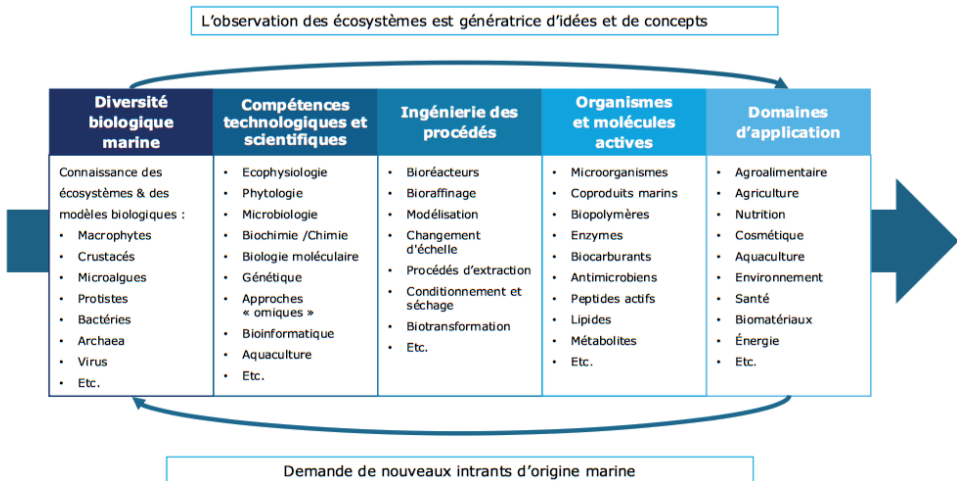


Figure n°9 : Chaîne de valeur de la recherche biotechnologique

source : Guy Viel, CRBM – Stratégie Matirime

iii. Le Dessalement de l'eau de mer : une priorité de l'économie bleue

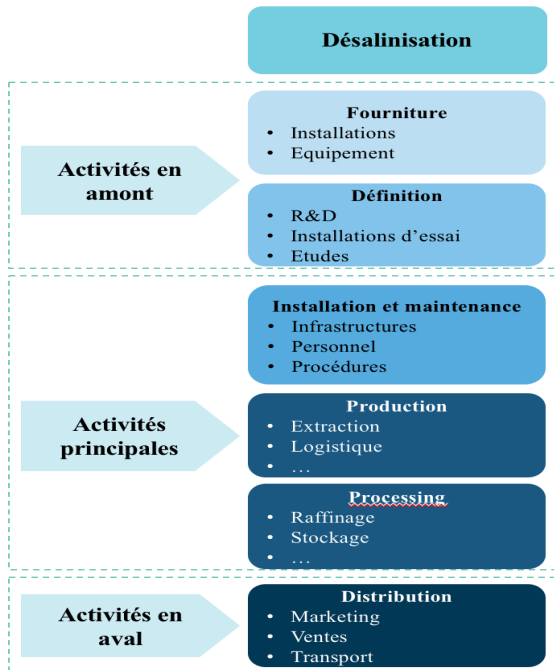


Figure n°10 : Chaîne de valeur du secteur dessalement

Les précipitations irrégulières que connaît le Maroc le placent dans une position de stress hydrique critique dans les années à venir. Le dessalement de l'eau de mer s'impose ainsi comme une priorité de l'économie bleue. Les conditions de production sont d'ailleurs favorables à une croissance de ce secteur au Maroc : les coûts de production d'eau par les activités de dessalement ont connu une tendance à la baisse (10 dhs par m3), et le développement de nouvelles technologies ont un impact limité sur les milieux marins et côtiers.

Cependant, le dessalement présente un besoin élevé en énergie, aujourd'hui assuré par les importations d'énergie. Des synergies peuvent être développées avec le secteur des énergies renouvelables pour couvrir les besoins de ces nouvelles technologies énergivores. En effet, il est possible de combiner photovoltaïque et dessalement, ce qui permet de parvenir à des tarifs compétitifs. Au Maroc, le secteur du dessalement est en pleine émergence. Un mégaprojet de dessalement d'eau de mer est en cours de construction à Agadir. Cette centrale constituera la première unité de dessalement au monde alimenté par l'énergie renouvelable dans la mesure où elle sera raccordée au complexe solaire Noor Ouarzazate. Toutefois, les investissements pour les stations de dessalement sont extrêmement importants et nécessiteront le recours à l'investissement privé, notamment à travers des PPP.

Des synergies avec d'autres secteurs, comme celui de la recherche innovation pourront contribuer à l'amélioration de la qualité de l'eau.

Le Maroc figure parmi les 10 pays mondiaux les plus touchés par le stress hydrique. Ce phénomène pourrait s'amplifier avec l'intensification croissante des activités de production. Le dessalement des océans permettra de satisfaire une partie des besoins en eau du Maroc, notamment dans le secteur industriel. A titre d'exemple, l'OCP prévoit de faire des sources non conventionnelles d'eau (dessalement et traitement des eaux usées) 61 % de sa consommation totale en eau pour la production du phosphate d'ici 2030. Le dessalement pourra ainsi soulager considérablement le stress hydrique qui pèse sur le Maroc.

2. Les activités non marchandes : matrice support des activités marchandes

Les activités non marchandes sont indispensables pour protéger, entretenir, gérer et développer le capital maritime marocain. Recherche et innovation, collecte et traitement des données, éducation et sécurité sont la matrice support des activités marchandes. Les synergies créées entre les activités marchandes et non marchandes sont de ce fait extrêmement importantes et assurer une coordination entre les différents acteurs est primordial.

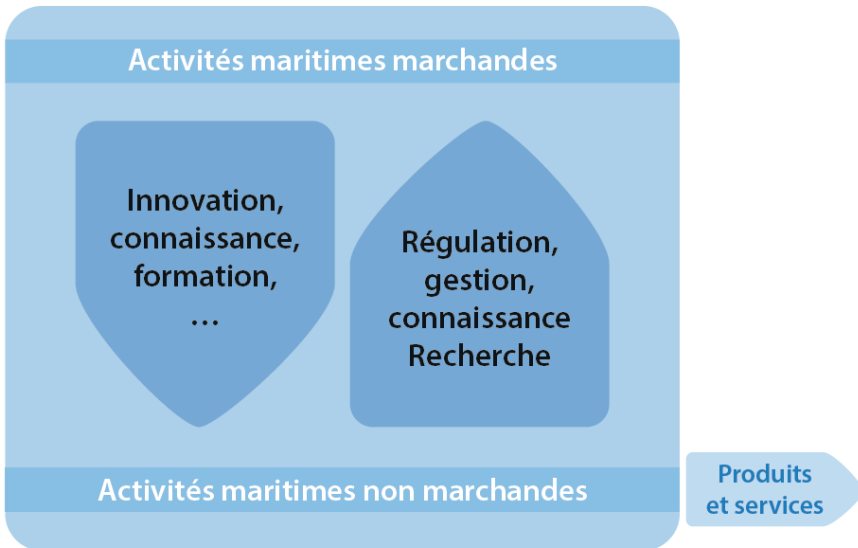


Figure n°11 : L'interrelation entre les activités marchandes et non marchandes

A. La recherche et l'innovation indispensables pour stimuler la croissance bleue

La recherche et l'innovation occupent une place essentielle dans l'économie bleue. En effet, le développement des technologies innovantes et méthodologies novatrices est indispensable pour stimuler la croissance économique durable des secteurs maritimes et assurer la conservation du milieu marin, des ressources et du patrimoine culturel.

La pérennité de certains secteurs bleus est d'ailleurs intrinsèquement liée à la recherche et l'innovation : c'est le cas de la pêche mais surtout de l'aquaculture et la valorisation de leur produit. La Stratégie Halieutis a de ce fait accordé une importance particulière à l'innovation. Dans ce contexte, plusieurs projets structurants, comme le projet de centre de recherche et de technologies conchylicoles, ont été lancés en collaboration avec l'Institut National des Ressources Halieutiques (INRH). Depuis sa mise en place en 1946, l'INRH œuvre pour l'étude du fonctionnement des écosystèmes marins et contribue notablement à la recherche sur la pêche, l'aquaculture et la valorisation des produits de la mer.

L'INRH a investi 200 MDH dans les équipements scientifiques et les laboratoires centraux et régionaux de recherche afin de renforcer ses moyens de navigation et d'observation du littoral notamment, à travers l'acquisition de plusieurs navires de recherche océanographique. L'INRH a également lancé plusieurs projets de recherche autour de l'aquaculture, le laboratoire spécialisé en aquaculture, la ferme aquacole expérimentale à Dakhla, etc.

Parallèlement, il existe des initiatives privées comme celles des centres spécialisés ou des clusters. Le Centre spécialisé en Valorisation et Technologie des Produits de la Mer (CVTPM) d'Agadir, conduit des recherches pour la valorisation biotechnologique des produits marins. De même, l'Agadir Haliopole Cluster, qui est le premier cluster au Maroc travaillant sur la performance de la pêche, fédère des acteurs innovants de l'industrie de la pêche marocaine. Il fournit aux développeurs de projets, une ingénierie à chaque étape de leur projet, de l'idée à la maturité du projet.

Malgré ces différentes initiatives, la stratégie nationale de recherche marine et maritime n'est pas très visible. En effet, les opérateurs maritimes déplorent le manque de disponibilité d'informations scientifiques au Maroc. L'océanographie qui ne se limite pas uniquement à la pêche ne dispose pas de structure dédiée au Maroc. Il est par conséquent nécessaire de mieux s'adapter aux exigences de l'économie bleue, et de créer un pont entre recherche et acteurs du secteur bleu.

B. L'observation et le suivi des espaces maritimes : un appui essentiel aux politiques publiques

Le traitement et la collecte des données scientifiques est un axe très important de l'économie bleue, sur lesquels s'appuient toutes les politiques publiques précitées qu'elles soient sectorielles ou globales (Halieutis, GIZC ou encore PNL). Le Maroc a en

ce sens multiplié ses efforts en faveur de la production de données et de connaissances appropriées.

Il y a lieu de citer l'initiative Ceinture Bleue, dont l'un des axes principaux est l'observation côtière. En effet, l'initiative tend à renforcer les capacités technologiques et humaines d'observation des océans en priorité par l'acquisition et l'installation du matériel d'observation continue ainsi que le transfert et l'échange de connaissances. L'initiative met également l'accent sur la surveillance et la gestion du risque pour comprendre les phénomènes de pollutions marines et limiter les risques sanitaires.

L'INRH est un acteur de premier plan dans ce domaine puisqu'il irrigue la compréhension du milieu marin par l'étude du fonctionnement des écosystèmes marins et littoraux mais aussi la surveillance de la qualité et de la salubrité du milieu marin. Dans une vision plus globalisée, l'Observatoire National de l'Environnement du Maroc (ONEM) œuvre pour la mise à disposition d'informations sur l'environnement et le développement durable en déployant une base informationnelle accessible et en favorisant les échanges d'information entre les différents acteurs.

Sur le plan régional, la participation du Maroc à l'initiative Blue Med financée par l'Union Européenne dénote également de sa volonté d'observer et de surveiller les océans. Celle-ci encourage l'océanographie opérationnelle pour la mettre au service de la croissance bleue, par la mise en place d'un système d'observation de la Méditerranée. Des informations collectées en amont (via des ballons, service maritime, etc..) sont analysées à haute résolution par le centre de donnée MonGOOS pour être ensuite traduites en services personnalisés, adaptés aux besoins des différents utilisateurs. Ces informations couvrent des services aussi divers et variés que le service des ports, la qualité de l'environnement marin, les tempêtes marines, les indicateurs climatiques et concernent tous les utilisateurs de la mer (pêcheurs, garde-côtes, yachters, touristes, industriels, sociétés de consulting environnemental...). De même, le projet ODYSSEA, un système composé de neuf observatoires autour de la Méditerranée, va être lancé prochainement pour combler les fossés entre les capacités opérationnelles et permettre le suivi et la surveillance de l'état environnemental de la Méditerranée.

Malgré un effort important en faveur de la production des données et des connaissances, la collecte et le traitement des données reste faible et isolé au Maroc. Dans l'optique de définir une politique globale qui s'appuie sur la connaissance scientifique, il est indispensable de bénéficier d'une interface de base de données ou d'information bien développée et facilement accessible. De même, les systèmes de surveillance des océans restent limités et il existe une faible intégration du suivi environnemental et de la surveillance des activités.

C. L'éducation et la formation pour une main d'œuvre bleue compétente

Il existe plusieurs instituts universitaires et de recherches spécialisées dans le domaine maritime. L'INRH en est un acteur de premier plan, mais il existe aussi des universités marocaines réputées dans les domaines côtiers et marins comme la Faculté des Sciences Ain-Chock de Casablanca ou encore l'Université Mohammed V de Rabat. De nouveaux programmes de recherche et d'éducation sont émergents mais ils restent insuffisants et surtout peu visibles.

Le développement de programmes de formation est également indispensable à une économie bleue résiliente. En effet, le développement de nouveaux secteurs et la restructuration des secteurs existants imposent d'avoir une main d'œuvre adéquate aux besoins des différents secteurs. La marine marchande et le secteur de la pêche bénéficient déjà à ce titre de deux écoles étatiques permettant de fournir une main d'œuvre qualifiée.

La formation professionnelle dans le domaine des pêches maritimes vise à fournir au secteur halieutique national une main d'œuvre possédant les qualifications et les compétences nécessaires en matière de conduite des opérations de pêche, mais aussi en matière de traitement et de valorisation des produits de la pêche. Cette dernière est particulièrement importante dans la mesure où le contexte international a fait apparaître de nouveaux besoins. Dans ce contexte, L'Institut Supérieur des Pêches Maritimes (ISPM) a été créé en novembre 2006. L'ISPM est un espace de formation supérieur pour la promotion des connaissances et de la recherche liées au secteur des pêches dans ses multiples aspects relatifs à la technologie, à la gestion et aux techniques d'exploitation, à la valorisation et à la commercialisation des produits halieutiques, ainsi qu'à l'aquaculture. L'école de la marine marchande, l'Institut Supérieur d'Etudes Maritimes (ISEM), est un établissement étatique de formation des cadres supérieurs de la marine marchande. Depuis sa création, l'ISEM a formé 4000 officiers destinés à l'exploitation de la flotte commerciale : experts et pilotes maritimes, administrateurs des affaires maritimes et chefs de remorqueur en haute mer. Celle-ci offre deux types de formation : une formation « Pont » visant à former des officiers du pont, et une formation « Machine » visant à former des officiers mécaniciens. A l'issue de ces formations, les étudiants peuvent obtenir le diplôme de lieutenant ou de mécanicien.

Le développement des connaissances et des compétences des domaines marins est notable, mais la formation se limite à certains secteurs (pêche, sécurité et logistique). Il n'existe pas encore de réelle offre privée visant à former une main d'œuvre qualifiée aux métiers de la mer.

3. Sécurité et surveillance des frontières

La sécurité maritime est indispensable au développement de l'économie bleue. En effet, la sécurité est la condition sine qua non d'une économie bleue prospère. C'est en ce sens que la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) a mis en place un cadre juridique visant à réguler et à gérer l'espace océanique. En plus d'établir un droit

souverain sur l'exploitation des ressources telles que la pêche et l'exploitation pétrolière et gazière, celle-ci régit la navigation, la protection marine, la recherche scientifique et l'exploration pétrolière et gazière. Elle prévoit également l'arbitrage des conflits maritimes internationaux publics : la communauté internationale s'est engagée de manière continue à résoudre les disputes maritimes, comme c'est le cas pour la mer du Sud de la Chine.

De la diversité des activités maritimes peuvent surgir des conflits liés à la gestion de l'espace maritime. En outre, l'espace maritime peut être le terrain d'activité illégale ou illicite, comme la pêche illicite, le trafic d'armes et de drogues, ou encore le terrorisme. A cet effet, des agences nationales de renforcements des lois maritimes, comme les gardes côtiers et la police marine, sont présentes sur le littoral pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

Le Maroc accorde une place capitale à la sécurité maritime. Parmi les actions mises en œuvre par le Maroc figurent la création d'un centre de surveillance et de suivi du trafic maritime à Gibraltar assurant la surveillance et la sécurité de la navigation, et la mise en place d'un centre de coordination du sauvetage maritime basé à Bouznika qui permet la coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer de toute la région Nord-Ouest de l'Afrique. En outre, le Maroc compte un réseau national de 14 stations côtières AIS (Identification Automatiques des Navires) installés le long des côtes et comportant une base de données pour le suivi du transport des matières dangereuses. Le partage de son expérience en termes de sécurité maritime occupe une place importante, notamment dans le cadre d'une coopération sud-sud.

Un accent particulier a également été mis sur la pêche illicite au Maroc. La pêche illicite, non déclarée et non réglementée représente un problème majeur pour la population de poissons. La pêche illicite est une pêche ayant recours à des engins non autorisés, sur des périodes interdites ou dans des zones protégées, ayant pour cible des espèces de poissons interdites ou en quantité supérieure aux quantités autorisées. Celle-ci représente jusqu'à 31 % de la capture mondiale de poisson et elle sévit de manière non négligeable sur les côtes marocaines. Au Maroc, le trafic illicite et l'utilisation d'engins prohibés (par exemple pêche à la dynamite) menacent la durabilité des ressources et participent à la surpêche. Pour lutter contre ce phénomène, la Stratégie Halieutis a mis en place des éléments de suivi et de contrôle. Ainsi, une Direction du contrôle des activités de la pêche maritime a été créée au sein du Département de la pêche maritime pour assurer le contrôle et le respect des lois en matière de gestion des ressources halieutiques. Les 18 Délégations des pêches maritimes que compte le Département de la pêche maritime, assurent également un contrôle assidu au niveau des ports et points de débarquement au Maroc. La Marine Royale et la Gendarmerie Royale veillent également à la surveillance des activités de pêche. Toujours dans le cadre d'Halieutis, le Département de la pêche a adopté une nouvelle approche « Système de Contrôle et Surveillance –SCS » des activités de la pêche qui permet une traçabilité et un contrôle des produits à toutes les étapes du cycle de vie de pêche, de la capture à la vente au consommateur final. Ce système permet de contrôler que le poisson ne provient pas de pêche illicite.

Chapitre 4 : Les pressions exercées sur le littoral marocain : la nécessité de réagir à la pollution marine et aux dégradations environnementales

Selon l'UNESCO, 20% de la pollution marine provient des activités en mer et plus de 80% de la pollution provient des activités terrestres, via les fleuves ou par ruissellement et déversement à partir des zones côtières. Ces rejets sont liés à différentes activités autour de l'économie bleue, à savoir les activités sur le littoral (pêche, aquaculture, tourisme), les stations d'épuration des eaux usées, les ports et les activités industrielles côtières, mais elles sont aussi dues à des activités agricoles, industrielles ou domestiques.

Au Maroc, le processus exponentiel de littoralisation exerce une pression environnementale accrue sur les espaces côtiers. L'intensification des activités fragilise son patrimoine naturel, notamment dans les espaces les plus convoités. Dans ce contexte, le Maroc a adopté plusieurs instruments de protection de l'environnement marin pour protéger cet espace vital.

1. L'impact des changements climatiques et des activités anthropiques sur les océans

Selon la FAO, le changement climatique et l'augmentation des activités anthropiques menacent les océans par la hausse de la température de l'eau et du niveau des mers, la fonte des glaces, les modifications de la salinité et de l'acidité des océans et la diminution des pluies. Ces pressions environnementales mettent en danger la durabilité et la productivité d'une ressource économique et environnementale fondamentale : le poisson. Les pays en développement tributaires du poisson pour l'alimentation et l'exportation seront confrontés à un véritable défi pour s'adapter aux changements.

Si les activités anthropiques contribuent indirectement au changement climatique affectant les océans, les activités telluriques contribuent également à la dégradation des milieux marins : 80 % de la pollution marine à l'échelle mondiale est issue de la terre. Or, au Maroc, force est de constater que les activités industrielles les plus lourdes sont localisées sur les côtes. Ce sont plus de 2/3 de la production chimique et mécanique et plus de la moitié de la production textile et agroalimentaire qui sont situées sur les côtes. L'essor du tourisme, concentré à 70 % dans la région d'Agadir et de Tanger, contribue aussi à la pollution de l'Atlantique et de la mer Méditerranée.

A. L'acidification des océans

La combustion des fuels fossiles est la principale cause de la pollution de l'air; et aussi responsable de celle des océans. En effet, la mer absorbe aujourd'hui un quart de toutes les émissions carbonées émises par l'homme, causant le changement du pH de ses eaux

de surface, entraînant leur acidification. Selon de dernier rapport du GIEC, si les activités sont poursuivies à ce rythme, le taux d'acidification des océans va augmenter de plus de 150 % par rapport au taux d'acidification actuel.

L'acidification des océans a pour conséquence la baisse du niveau de carbone des océans, menaçant la survie de plusieurs espèces animales indispensables à la chaîne alimentaire. En effet, le carbonate de calcium est indispensable à bon nombre d'espèces comme le corail, l'huitre, les palourdes ou encore les moules pour construire leurs coquilles et squelettes. Leur diminution pourrait menacer nombre d'espèces animales telles que les poissons ou les oiseaux marins.

Au Maroc, l'INRH a entrepris des recherches pour mesurer l'impact du réchauffement climatique sur les façades atlantique et méditerranéenne. Il ressort de ces recherches que l'acidification des océans est susceptible d'impacter fortement l'océan Atlantique qui bénéficie de l'«upwelling», un phénomène naturel favorable à la richesse halieutique nationale. Ce phénomène consiste en une remontée d'eaux profondes froides riches en phytoplancton grâce aux vents forts marins qui poussent les eaux de surface. En résulte une augmentation importante du nombre de poissons. Or, ces zones d'upwelling sont particulièrement sensibles aux concentrations du CO₂ et de la variation des pH, induites par les activités côtières dans les côtes atlantiques qui bordent le Maroc : le pH a enregistré une diminution d'un taux de -0,0019 pH unités. Un dysfonctionnement du phénomène d'upwelling, peut avoir des conséquences importantes sur les ressources halieutiques.

Des travaux menés sur le détroit de Gibraltar montrent également que les eaux méditerranéennes profondes sont en train de se saliniser davantage de l'ordre de 0,01 unité/décade. Ces phénomènes pourront avoir un impact particulièrement important sur la faune et la flore marine marocaine. En Méditerranée par exemple, le phénomène d'acidification est à l'origine du phénomène de blanchissement des coraux et menace les récifs, habitat naturel de tout un écosystème marin.

B. La désoxygénation des océans

Les eaux usées et les substances polluantes issues des activités humaines (minéraux et substances issues des activités minières, et de l'agriculture) sont directement déversées dans l'océan.

Ce déversement de nutriments chimiques a pour conséquence la réduction directe du niveau d'oxygène, la décomposition de la flore marine et le déclin de la qualité de l'eau. La vie marine, qu'elle soit animale ou végétale se retrouve notablement affectée par ce phénomène. Ces activités ont pour conséquence directe la multiplication du phénomène de zones mortes, des zones où le taux d'oxygène est au plus bas, provoquant ainsi l'asphyxie de la faune et de la flore marines. Bien qu'il soit un phénomène naturel, le nombre de zones mortes augmente de manière exponentielle du fait de la pollution industrielle et du déversement des phosphates et des nitrates issus des engrais. A l'échelle de la planète, il existe 500 zones mortes recouvrant plus de 245 000 km² dans le monde entier.

Pendant longtemps au Maroc, la grande majorité des eaux usées des grandes villes comme Casablanca ou Rabat-Salé ont été rejetées dans le littoral atlantique et les fleuves sans aucun traitement préalable. En vue de préserver la qualité de l'eau et la prémunir d'une pollution croissante, le Maroc a mis en place en 2014 un arsenal législatif et réglementaire avec l'adoption de la loi n°10-95, sur l'eau, et ses textes d'application. Cette loi a réglementé entre autres les déversements à travers un instrument qui fixe les Valeurs Limites de Rejet (VLR). Aussi, au titre de cette loi, tout déversement susceptible d'affecter les cours d'eau doit faire l'objet d'une autorisation préalable qui encadre les valeurs de rejet. Celles-ci concernent les déversements domestiques et industrielles (papier, sucre, traitement de surface, ciment, raffinerie de pétrole, textile, etc.).

Aujourd'hui, des premiers systèmes de dépollution ont été créés. Situés en bord de mer, les deux systèmes anti-pollution Casablanca Est et Casablanca Ouest, ont pour objectif de rendre le littoral casablançais propre, et purifier ses eaux usées. La généralisation de ces stations de dépollution à l'ensemble des villes pourrait constituer une avancée dans la lutte contre le déversement des substances chimiques polluantes.

C. Le réchauffement des océans

Le déversement des produits liquides toxiques industriels issus des rejets industriels ou de l'agriculture sont une autre forme commune de rejet direct de déchets dans les océans. Le rejet de liquides toxiques dans les océans affecte directement la vie marine dans la mesure où celui-ci a pour effet direct d'augmenter la température des océans ; la température de ces liquides étant élevée par rapport à la température aquatique. Les populations de poissons ne pouvant survivre à de hautes températures sont condamnées à périr ou à se déplacer.

Les recherches de l'INRH confirme que l'Atlantique est affecté par un phénomène de réchauffement de la température de surface avec une valeur moyenne de 0,28 °C/décade. De même pour la Méditerranée, des études scientifiques convergent pour montrer que les eaux profondes méditerranéennes deviennent de plus en plus chaudes. Une augmentation moyenne de 0,74°C est prévue à l'échelle du bassin entre les décennies 2030-2040. L'augmentation pourrait atteindre 1,5°C dans les zones les plus impactées. Ces élévations sont considérables pour les milieux marins et pourraient conduire à des modifications notables des écosystèmes. Les phénomènes de réchauffement peuvent avoir des impacts conséquents sur les aires de répartition des poissons et du plancton, qui se déplacent vers le nord en réponse à l'augmentation des températures. La population des tortues de mer serait également menacée par ce phénomène de réchauffement.

D. La grande menace du plastique sur l'écosystème marin

Depuis sa commercialisation en 1950, le plastique a été un réel succès. Sa production globale s'est accrue de manière exponentielle avec une augmentation de 620 % depuis les années 70. 90 % des déchets retrouvés à la surface des océans sont constitués de plastiques, parmi lesquels 60 % sont des sachets plastiques. En effet, la pollution provient

majoritairement des déchets des ménages mal recyclés, collectés ou abandonnés le long des routes. Ces déchets sont ensuite poussés par les vents pour être portés par les cours d'eau, rivières et fleuves et finir dans les océans. La négligence est la cause principale de la pollution des océans, à laquelle s'ajoutent les catastrophes naturelles comme les tsunamis ou les inondations. Par exemple, il a été estimé que la mauvaise gestion des déchets des ménages ou des déchets municipaux ont été responsables en 2010 de 5 à 13 millions de tonne de plastiques dans les océans. Ce chiffre pourrait être multiplié par 10 en 2025 et ce sont 130 millions de tonnes de plastique qui pourraient être déversés dans les océans. Cette augmentation sera majoritairement due à la consommation de plastique dans les pays émergents qui n'ont pas encore développé de systèmes de collecte ou de recyclage efficace.

Sous l'effet des courants marins, le plastique forme des gyres océaniques, de gigantesques mouvements circulaires d'eau propulsé par plusieurs courants marins. C'est dans les années 90 que le premier constat d'une accumulation de plastique dans la mer a été fait par le navigateur américain Charles Moore. Sous l'effet de courant circulaire qui anime les cinq grands bassins océaniques, ces mouvements de plastique s'accumulent dans des gyres subtropicales. Il existe 5 zones d'accumulation océanique de plastique dans le monde qui se situent dans le Pacifique Nord, le Pacifique Sud, l'Atlantique Nord, l'Atlantique Sud et l'Océan Indien, créant un véritable 7ème continent. Ces gyres piègent d'immenses quantités de plastique qui en se dégradant, sont réduits à la taille de zooplancton et sont absorbés par les poissons. Ces particules de micro-plastiques forment des concentrations de surface dans les gyres tropicaux de 200 000 à 600 000 morceaux par kilomètre carré, ce qui portent l'estimation de cette pollution plastique à 5 000 milliards de particules flottantes dans les océans. La première conséquence de ce phénomène est l'emprisonnement des espèces, qui représente une cause de mortalité importantes des espèces marines. Le deuxième impact direct est l'ingestion de plastique par les espèces de l'écosystème marin. 134 espèces dont certaines classées en danger critique d'extinction sont victime de l'ingestion de plastique et 90 % des oiseaux de mer ont des fragments de plastique dans leur estomac. En outre, de nouvelles bactéries, différentes des bactéries naturelles et potentielles pathogènes se développent dans ces gyres et peuvent bouleverser l'écosystème marin. Les gyres causent chaque année la mort d'un million d'oiseaux marins et plus de 100 000 animaux marins. Les études ont montré que les dommages économiques totaux causés par le plastique dans l'écosystème marin mondial s'élèvent à au moins 13 milliards de dollars chaque année.

Plusieurs initiatives ont été entreprises pour réduire la pollution en amont par un meilleur tri et une meilleure récupération des déchets. Celles-ci s'organisent également autour de la réduction de la consommation du plastique accompagnant la promotion du recyclage du plastique. Les ONG dénoncent entre autres l'usage abusif et croissant de micro-plastiques et microbilles contenus dans les produits cosmétiques et de soins. Les soupes de plastiques trouvées dans les gyres sont composées entre autres par ces microbilles. Un seul tube ou flacon peut contenir jusqu'à 300 000 microbilles alors qu'il existe des alternatives peu coûteuses et biodégradables. Plusieurs États aux États Unis ont

déjà commencés à légiférer contre ces microbilles incitant de grands groupes à arrêter le développement de ces produits.

La mer Méditerranée est la mer la plus sujette à la pollution plastique : mer la plus polluée du monde, elle est soumise à une forte pression anthropique. En effet, alors qu'elle représente 1% des eaux mondiales, la Méditerranée contient 7 % des micro-plastiques mondiaux. Le bassin méditerranéen (zone côtière) abrite 150 millions de personnes, qui produisent entre 208-760 kg par an de déchets solides au monde soit parmi les plus grandes quantités de déchets urbains solides par habitant. Les touristes d'été en Méditerranée génèrent également une augmentation de 40% des déchets marins.

Le Maroc a adopté la loi 77-15 contre l'utilisation des plastiques qui a permis de les minimiser voire les éradiquer dans certains secteurs. Toutefois, une enquête entreprise par l'association « Zéro Zbal », en partenariat avec la Fondation Henrich böll, a montré que la majorité de la population continue à utiliser les plastiques, malgré le fait que plus de 59% de la population sondée est consciente de l'impact négatif du plastique sur l'environnement et la santé.

Enfin, la pollution plastique des océans reste principalement due aux déchets provenant des activités terrestres au niveau du littoral et national. C'est pourquoi, en vue de diminuer les risques économiques, sanitaires et environnementaux, le cadre réglementaire doit être accompagné par une mobilisation à tous les niveaux pour éradiquer l'utilisation des plastiques.

Il y a lieu de noter que plusieurs initiatives ont été lancées ces dernières années pour sensibiliser les populations à la pollution du littoral, notamment le programme Plages Propres. Ce programme, lancé en 1999 par la Fondation Mohammed VI pour la protection de l'environnement, a pour objectif de (i) mettre en place progressivement le label « Pavillon Bleu » dont les critères constituent la référence pour la qualification des plages, (ii) créer des partenariats entre la Fondation, les entreprises citoyennes et les collectivités territoriales, (iii) contribuer à la mise à niveau des sites balnéaires dans la perspective de la vision 2020, (iv) mettre en place une planification stratégique partagée par l'ensemble des partenaires pour arriver à terme à une gestion durable du littoral, (v) assurer l'équipement, l'entretien, le nettoyage, la sécurité, la couverture sanitaire et l'animation de la plage et enfin, (vi) informer, sensibiliser et éduquer les estivants au développement durable.

En 2018, 21 plages ont été labélisées « Pavillon Bleu », et 71 plages ont pu avoir le soutien de 25 entreprises publiques et privées. Ceci étant, cette initiative gagnerait à être renforcée par des actions pérennes tout au long de l'année.

E. La pollution sonore

L'océan est loin d'être un monde de silence : le son des vagues voyage plus rapidement et plus loin dans les profondeurs océaniques qu'il ne le fait dans l'air. De nombreuses espèces marines comme les baleines et les dauphins, en plus des poissons et autres

espèces marines, dépendent de la communication sonore pour se nourrir, se reproduire ou naviguer.

Un barrage de pollution sonore créé par les activités humaines est en train d'altérer l'acoustique du paysage sous-marin menaçant et tuant plusieurs espèces marines. Le mouvement incessant des bateaux citernes et conteneurs, les activités de sonar à haute intensité ou encore les bateaux de prospection pour le pétrole et le gaz offshore ont conduit plusieurs espèces de poissons et mammifères à abandonner leur habitat.

F. La pollution liée aux marées noires

En plus de la pollution sonore, les opérations de pétrole et de gaz peuvent être à l'origine de déversement et fuites qui peuvent causer des dommages irréversibles pour l'environnement. La catastrophe du BP Deepwater Horizon au large du golfe du Mexique a par exemple répandu des millions de gallon de pétrole, anéantissant au passage les écosystèmes marins.

Pour faire face à la pollution maritime accidentelle, le Maroc a élaboré le Plan d'Urgence National (PUN) approuvé par décret en 1996 et complété par un arrêté du Premier Ministre en 2003. Le PUN est un outil d'intervention pour lutter contre tout déversement massif d'hydrocarbures ou de substances chimiques résultant d'accidents maritimes. Ce plan autorise l'organisation rapide, efficace et coordonnée des opérations de lutte et l'utilisation rationnelle des mécanismes, équipements et matériels d'intervention.

Au Maroc, deux navires se sont échoués au niveau de Jorf Lasfar en 2010 et, ont pu être remorqués rapidement sans avoir aucun impact environnemental grâce à la réactivité des autorités concernées. Récemment, le Secrétariat d'État chargé du Développement Durable a organisé un exercice de simulation de la lutte contre la pollution marine accidentelle en collaboration avec les différents départements civils, militaires et paramilitaires concernés.

G. La pollution liée aux rejets des eaux usées

Une grande partie du littoral marocain était pollué principalement par les rejets des eaux usées. Aujourd'hui, toutes les villes et les agglomérations ont une exigence particulière quant au traitement des eaux usées avant qu'elles ne soient rejetées dans les océans.

2. Préservation de la biodiversité maritime marocaine

La biodiversité est un enjeu de premier plan pour nos sociétés. Au cours de ces trois derniers siècles, l'accélération des activités industrielles et agricoles, ont entraîné la réduction de la biodiversité et l'extinction de nombreuses espèces. Pourtant, l'espèce humaine fait partie de cette biodiversité et sa survie en dépend : la protection de la biodiversité est donc indispensable à un développement humain durable.

Les océans représentent une part importante de cette biodiversité, puisqu'ils accueillent 99% du volume offert à la vie. Cependant, la biodiversité des océans est en forte régression depuis plus de 50 ans, incontestablement du fait de la surpêche et de la pollution et l'artificialisation des ports et zones côtières. Par exemple, certaines populations de grands poissons comme le marlin, l'espadon, le requin et la morue ont déjà diminué de 90 %.

Au Maroc, la biodiversité nationale revêt une importance écologique particulière et un intérêt socio-économique vital. En effet, les ressources biologiques contribuent à une part importante de la richesse nationale dans différents secteurs de l'économie, notamment dans les pêcheries. Il existe une prise de conscience croissante du gouvernement marocain pour la préservation de la biodiversité à travers la délimitation d'aires protégées, des plans d'action pour les espèces, des stratégies de lutte contre les espèces envahissantes, la diffusion de pratiques favorables à la biodiversité, la sensibilisation, etc. Cependant, la fragmentation, la dégradation, la pollution, la surexploitation et le changement climatiques ont causés une réduction de la biodiversité marocaine. Certaines espèces très importantes à la pêche marocaine comme le thon rouge ou la sardine marocaines sont par exemple menacées d'extinction du fait de la surpêche ou de la pêche illégale. D'autres espèces endémiques comme le phoque moine, l'ibis chauve, le corail rouge ou le mérrou de la Méditerranée sont gravement menacées.

La nécessité de la protection de la biodiversité marocaine s'est manifestée dans ses engagements internationaux. En 1992, Rio de Janeiro a accueilli le sommet de la terre où la Conférence des Parties à la Convention sur la Diversité Biologique (CDB) a été créée et sa convention depuis ratifiée par 196 pays, dont le Maroc en 1995. La dixième réunion de la CBD tenue en octobre 2010 à Nagoya, au Japon, a adopté un Plan stratégique révisé et actualisé pour la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité pour la période 2011-2020. Le Maroc s'est engagé dans ce processus à travers la révision de Stratégie et Plan d'Action Nationaux de la Biodiversité (SPANB), qui prend en compte le plan stratégie 2011 – 2020 de la CDB et les objectifs d'Aichi en intégrant les spécificités nationales et sectorielles. A l'horizon 2030, celle-ci ambitionne de conserver, restaurer, valoriser et faire une utilisation rationalisée de la diversité biologique, en assurant le maintien des services fournis par les écosystèmes, au bénéfice de tous, tout en contribuant au développement durable et au bien-être de la société marocaine. La SPANB prévoit six axes stratégiques qui se déclinent en 26 objectifs opérationnels, auxquels sont associés des indicateurs de suivi et de mise en œuvre, traduits dans le plan d'action de cette stratégie.

De même, la stratégie *Halieutis* met en place des Aires Marines Protégées (AMP) et récifs artificiels pour une meilleure gestion écosystémique des milieux et de leurs usagers. Les AMP présentent un intérêt biologique et écologique particulier puisqu'elles œuvrent à la protection des habitats marins, à la restauration des zones dégradées, à la protection de la diversité biologique et à la protection des ressources halieutiques exploitées. Trois AMP ont été élaborées et validées en septembre 2011 parmi lesquelles la zone Oued Amtter – Tamrabet, la zone Souiria Kdima – Moulay Bouzerktoum et la zone Aglou – Legzira. Ces zones sont régies par des mesures de gestion régissant les aires protégées.

3. Préservation des écosystèmes marins et promotion d'une exploitation durable des ressources

La protection de la biodiversité se fait à plusieurs niveaux au Maroc. D'abord cristallisée dans la stratégie nationale du développement durable (SNDD), elle s'est ensuite déclinée dans des stratégies multisectorielles de l'économie bleue, comme la pêche, le tourisme ou l'énergie. Ces dernières années, se dégage une tendance progressive vers une vision plus globale et intégrée avec des stratégies qui assimilent plusieurs espaces et secteurs à la fois.

En juillet 2010, le Maroc a adopté la Charte Nationale de l'Environnement durable, qui s'est concrétisée par un processus d'intégration des principes de développement durable dans deux stratégies nationales : la Stratégie Nationale de Protection de l'Environnement SNPE et la Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD). C'est cette dernière stratégie qui a ensuite infusé de principes environnementaux les stratégies sectorielles de l'économie bleue : la vision Tourisme 2020, la Stratégie Énergétique Nationale et la stratégie Halieutis.

L'initiative Ceinture Bleue, lancée en 2016 lors de la COP22 propose un plan d'action global basé sur des bonnes pratiques pour transformer le secteur halieutique en un domaine d'activité durable et créateur de richesse. La Ceinture Bleue encourage en ce sens les actions pour la pêche durable et pour la valorisation, de l'écosystème au consommateur. Concernant l'aquaculture, celle-ci favorise l'émergence d'une aquaculture basée sur des fondements respectueux et favorables aux écosystèmes, notamment l'algoculture. L'initiative Ceinture Bleue œuvre également pour un renforcement des capacités nationales en matière de monitoring océanographique et l'intégration des systèmes d'informations pour faire des océans un espace observé et protégé.

Ces stratégies sectorielles se doublent de plans d'action intégrés à l'échelle locale ou nationale, qui favorisent une approche plurisectorielle dans un espace intégré : La Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC) et le Plan National de Gestion Intégrée du Littoral (PNL).

La Gestion Intégrée des Zones Côtières ou GIZC témoigne des efforts du Maroc d'avancer vers une gestion durable des côtes. En effet, elle prône une gestion globale et non sectorielle fondée sur l'exploitation durable des ressources (Cf. Chapitre 5). Cette stratégie nationale a été lancée en février 2005 et concerne plusieurs zones de la Méditerranée orientale, dans lesquelles elle met en place des mesures visant à la protection et la préservation des ressources côtières. Parmi ses axes principaux, il y a lieu de citer l'amélioration de la conservation et de la gestion des zones côtières sensibles à travers la restauration des écosystèmes dégradés, la réalisation d'études et de diagnostics écologiques, la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation publique, la conservation des sols et de l'eau, la promotion des activités génératrices de revenus et enfin la promotion de l'écotourisme.

Enfin, le Plan National de Gestion Intégrée du Littoral (PNL) est la première tentative de gestion intégrée et durable du littoral marocain à l'échelle nationale. Lancé en 2015, le PNL est en processus d'élaboration. Sur ces cinq axes d'intervention, le plan contient deux axes qui visent la protection de l'environnement, à savoir l'intégration de la dimension de protection du littoral dans les politiques sectorielles (industrie tourisme, habitat et travaux d'infrastructure) et la mise en place de mesures pour prévenir, lutter et réduire la pollution du littoral.

Encadré 8 : le Gabon Bleu

Le Gabon dispose de 800 kilomètres de côtes et d'une Zone Economique Exclusive (ZEE) qui s'étend sur environ 210 000 km². On note la présence d'un plateau continental de 40.600 km². Par ailleurs, un réseau hydrographique de 10 000 km² traverse et irrigue la forêt tropicale et les terres agricoles du pays. Le Gabon Bleu représente ainsi 43% du territoire gabonais, et couvre les eaux maritimes, les eaux continentales et un vaste ensemble d'estuaires, lagunes côtières et de mangroves. Les écosystèmes aquatiques gabonais servent d'habitat à une biodiversité tout aussi exceptionnelle, qui compte certaines espèces menacées dans le monde, comme la tortue luth, dont le Gabon est l'un des rares lieux de reproduction. Cette formidable biodiversité représente un actif inestimable, non seulement pour les Gabonais, mais aussi pour l'ensemble de l'humanité.

La volonté affichée du Gabon d'être à l'avant-garde dans la conservation et la gestion durable de son patrimoine halieutique est en pleine cohérence avec sa politique actuelle notamment celle définie dans le Gabon Bleu et d'une manière globale dans le PSGE. En 2014, le Président a créé le Conseil national de la mer, organe de conception de la politique nationale de la mer, dont le comité stratégique est présidé par le Chef d'Etat. Le pilotage de la mise en œuvre du programme « Gabon bleu » est assuré directement par les services du Premier ministre et c'est un chargé interministériel qui est chargé de coordonner les questions maritimes.

Les engagements du Gabon ne se limitent pas à la seule diversification de son économie pour le bien-être de ses populations. Ils s'inscrivent aussi dans le cadre de la lutte pour la préservation de l'environnement, la lutte contre les changements climatiques et la promotion du développement durable, à travers la mise en œuvre des différentes initiatives tant africaines que mondiales, à l'instar de Triple A (Agriculture, Atténuation et Adaptation) et Triple S (Stabilité, Sécurité et Soutenabilité).

Dans le cadre du programme « Gabon bleu », l'Etat a créé 20 aires protégées (environ 23% de la Zone Economique Exclusive (ZEE) du Gabon) à travers l'aménagement des eaux marines via le découpage de l'espace maritime en zone de pêche ou de protection. Cette mesure a pour objectifs, d'aboutir à une pêche durable, à la sécurité alimentaire, ainsi qu'à la limitation des conflits multi-usagers et la conservation des ressources naturelles ; réhabiliter les stocks de poisson fortement réduits ; augmenter la production durable des ressources halieutiques disponibles ; et protéger les milieux

marins importants. Ce sont au total, 9 parcs marins pour la conservation des ressources halieutiques, la protection des zones de reproduction et frayères et les zones de croissance et d'alimentation. Ce réseau de parcs est couplé de 11 réserves aquatiques pour l'aménagement des pêcheries et la sécurité alimentaire, avec des zones de gestion de pêche et des plans d'aménagement pour la productivité durable de la pêche.

Par ailleurs, le comité stratégique du Conseil national de la mer a lancé le processus de renégociation des accords de pêche avec l'UE. Ces nouvelles négociations s'abordent sous l'angle des nouvelles orientations du Gabon en termes de gestion durable des ressources halieutiques, en vue d'aboutir à « un protocole d'accord gagnant-gagnant ». Le «Gabon bleu» prévoit également de restructurer d'urgence la filière pêche et le développement de l'aquaculture à travers le débarquement sur le sol national de 100% des captures de pêche réalisées dans les eaux territoriales gabonaises et la transformation locale d'une proportion significative des captures en produits de grande consommation, pour le marché national et international et enfin une meilleure protection des canyons, mangroves, infrastructures pétrolières et embouchures des rivières.

Le Gabon bleu a mis en place l'Agence Gabonaise d'Etudes et d'Observation Spatial (AGEOS) pour l'amélioration de la surveillance des forêts, mers et rivières. Cette agence a pour mission de contribuer à la collecte, l'analyse et la mise à disposition des données issues de l'observation spatiale du territoire national pour la gestion durable de l'environnement, des ressources naturelles, de l'occupation des sols, de l'aménagement du territoire.... Sur le plan régional : le Gabon est signataire d'un mémorandum d'accord avec 11 autres Etats africains du bassin du Congo portant sur la création d'un fonds de financement de l'économie bleue dans ce bassin. Cette initiative vise à préserver les forêts de cette zone, et renforcer l'irrigation en vue d'accroître la productivité sur les terres arables.

Chapitre 5 : Gouvernance des politiques publiques et planification spatiale marine

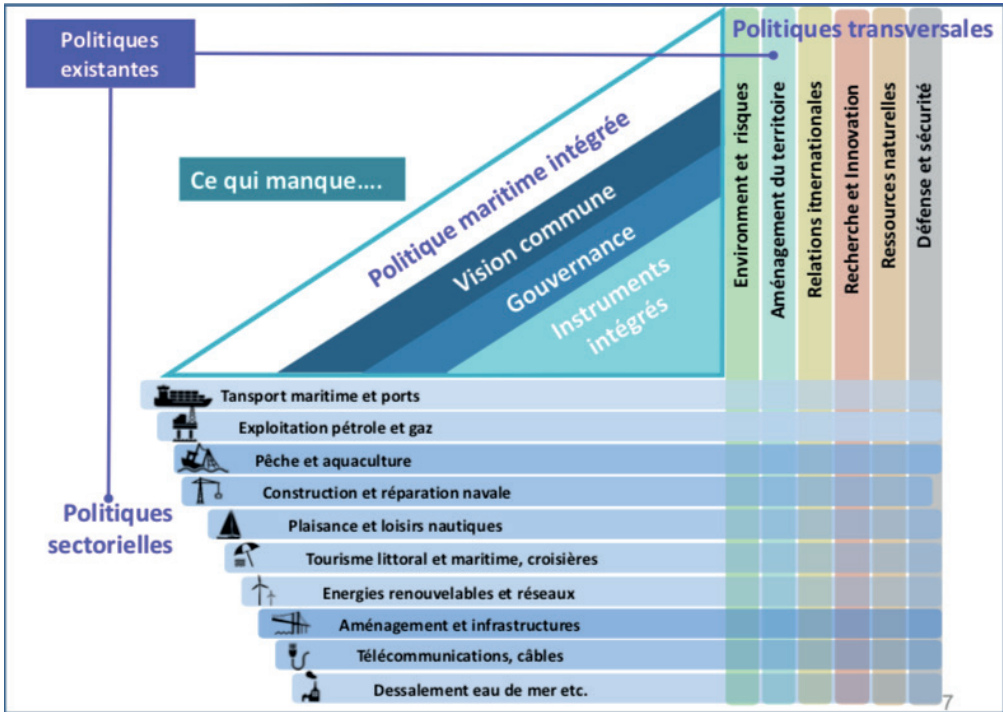


Figure n°12 : La gouvernance des politiques publiques

(Source : Présentation Christophe Le Visage)

Au cours des dernières décennies, les activités maritimes au Maroc se sont souvent développées de manière isolée, sans qu'elles ne soient encadrées par une stratégie globale. Or l'économie bleue, appelle une action à plusieurs niveaux. A travers le monde, l'économie bleue est un processus qui fédère et rassemble de nombreux acteurs de secteurs et géographies différentes.

Comportant de nombreux secteurs qui nécessitent une intervention d'une multitude d'organismes publics, l'économie bleue doit relever le défi de la problématique de la gouvernance des politiques. En effet, une intégration horizontale à travers les secteurs est aussi importante qu'une intégration verticale. Tout d'abord l'espace maritime du

Maroc étant pluri-territorial ; il implique des acteurs à plusieurs niveaux (international et régional, national et local). Ensuite, la grande diversité des secteurs induisent des politiques sectorielles (transport, exploitation pétrolière, pêche, tourisme ; etc.), qui concernent différents acteurs publics (agences, départements ministériels) et privés (ONG, groupement de professionnels, etc.).

Aussi, il existe aujourd’hui un grand nombre d’organismes compétents dans le domaine maritime, à l’origine d’un véritable problème structurel : celui d’une absence de coordination verticale et horizontale, qu’elle soit formelle ou informelle.

Au Maroc, le littoral n’a pas fait l’objet, à ce jour, d’une politique d’aménagement et de sauvegarde de ses ressources d’une manière cohérente et globale. Force est de constater que les politiques publiques en la matière demeurent fragmentées du fait de la grande pluridisciplinarité des sujets marins, même si quelques tentatives à ce niveau existent. L’essentiel des grandes politiques publiques maritimes au Maroc ont été jusqu’à présent majoritairement sectorielles. La nécessité d’élaborer une stratégie transversale devient pressante face à la multiplication et le chevauchement de ces stratégies. C’est dans ce contexte qu’est née la première tentative d’une stratégie globale régissant l’espace maritime : le plan national de gestion intégrée du littoral.

1. Délimitation du territoire maritime marocain

La Convention de Montego Bay, signée par le Maroc délimite plusieurs zones à partir du rivage : la mer territoriale (1), la Zone Economique Exclusive (ZEE) (2), le plateau continental étendu (3) et les eaux internationales (4).

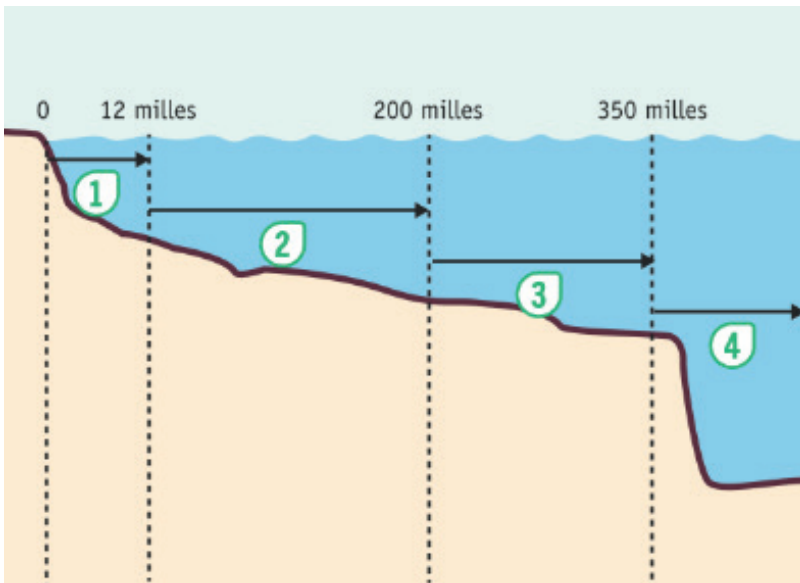


Figure n°13 : Délimitation du territoire maritime marocain

La mer territoriale du Maroc s'étend jusqu'à 12 Milles (environ 19,3 kilomètres). Le Maroc y a le droit d'exercer ses prérogatives, notamment en termes de régulation du trafic maritime et de répression des infractions ; ses droits s'étendent à l'espace aérien au-dessus de la mer territoriale et au fond de cette mer sur son sol. Au-delà de la mer territoriale se trouve la ZEE, un espace dans lequel le Maroc peut exploiter ses ressources (pêche, exploration et exploitation des ressources énergétiques voire minières).

Le plateau continental, qui suit la ZEE, est quant à lui situé à 200 milles marins à partir des lignes de base et s'étend jusqu'à la limite extérieure de 350 milles des côtes : le Maroc a des droits souverains exclusifs de l'exploration et l'exploitation des ressources et ce, sans proclamation. Le Maroc est en cours de procédure pour l'extension du plateau continental qui revêt une importance stratégique, puisque celle-ci permettra d'étendre la juridiction du pays. A compter de la date de ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 2007, le Maroc avait 10 ans soit jusqu'à juin 2017 pour introduire une demande d'extension du plateau continental. Cette demande a été introduite par le Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération, dans les délais pour le compte du Maroc, qui a également préparé à son appui un dossier technique, réalisé par l'ONHYM, auxquels de nombreux experts ont contribué. Le Maroc a une zone de 182500 km² à revendiquer au niveau de la région Sud, et une zone de 27 000 km² dans la région nord.

Au-delà du plateau continental, se situent les eaux internationales, qui représentent 50 % de la surface de la planète. La zone et ses ressources sont déclarées patrimoine commun de l'humanité : les États peuvent seulement y réaliser des activités de recherche scientifique, d'exploration et de recensement mais pas d'exploitation. Celle-ci doit être gérée par une institution internationale qui à ce jour n'a pas encore été créée.

2. Implication de toutes les parties prenantes

A. Diversification des acteurs

Les activités maritimes ont donné lieu à différentes stratégies sectorielles nationales les régissant (cf. Chapitre 2). Du fait de la grande diversité de ses activités, les stratégies de l'économie bleue concerne plusieurs départements ministériels.

A titre d'exemple, pour les activités de la pêche et de l'aquaculture, différents acteurs interviennent sur ce secteur : le Ministère de l'agriculture et de la pêche maritime (qui pilote la stratégie Halieutis), l'ANDA (qui pilote la stratégie de développement de l'aquaculture) et l'INRH (qui est le support scientifique). En ce qui concerne le volet portuaire, il y a lieu de souligner le Ministère de l'équipement, du transport et de la logistique, l'Agence Marocaine pour le Développement de la Logistique (AMDL), l'ANP, etc.

B. Le rôle central des acteurs privés dans les secteurs maritimes

A côté des acteurs gouvernementaux et agences publiques, les acteurs privés jouent un rôle central dans les secteurs maritimes. Qu'ils soient agents économiques, groupements de professionnels ou organisations non gouvernementales, les acteurs privés sont très présents dans l'économie bleue et participent à l'implémentation des politiques publiques sectorielles.

Dans le secteur halieutique, aquacole, ou encore du pétrole et du gaz offshore, il y a lieu de noter le rôle très important des clusters. Par exemple, l'Initiative pour la Croissance Bleue européenne a mis en place des clusters industriels, qui s'appuient sur différents secteurs de l'économie bleue. Les organisations qui portent les clusters peuvent être de vraies alliées pour les gouvernements, et contribuer ainsi au développement de l'économie bleue. Il y a lieu de retenir à titre d'exemple le « Blue Maritim Cluster » en Norvège, l'initiative CREA Hydro&Energy de la République tchèque ou encore Maritime Technology Cluster en Italie qui contribuent significativement à la croissance bleue locale.

Au Maroc, les clusters maritimes sont encore peu nombreux, et restent cantonnés pour la plupart au secteur de la pêche. A titre d'illustration, le Centre spécialisé en Valorisation et Technologie des Produits de la Mer (CVTPM) d'Agadir qui conduit des recherches pour la valorisation biotechnologique des produits marins ou encore l'Agadir Haliopole Cluster, qui constitue le premier cluster au Maroc sur le thème de la performance de la pêche. Le Maroc gagnerait beaucoup à développer les politiques de clusters car celles-ci incitent à l'implémentation de stratégies régionales innovantes et permettent d'attirer les investisseurs.

C. La nécessité d'une coordination intersectorielle des acteurs de la mer

La multitude des politiques publiques précitées ont pour répercussion l'intervention de plusieurs départements ministériels et publics, dont les compétences s'enchevêtrent. Ces compétences entrecroisées peuvent générer des conflits d'intérêts, mais aussi des problèmes d'efficacité, du fait d'interventions redondantes ou au contraire, de vide politique. A l'échelle nationale, une absence de coordination entre les différents ministères est à déplorer : en effet, jusque-là, la mise en place du PNL, les nombreuses politiques publiques sectorielles et spatiales régissant le littoral étaient éclatées et isolées. Aussi, à quelques exceptions près, les partenariats interministériels étaient quasi-inexistants dans la mesure où le littoral n'était pas encore traité en tant qu'espace sensible aux caractéristiques spécifiques. Une tentative de créer une action concertée autour du littoral a été expérimentée avec la création des comités du littoral. Ces comités du littoral devaient rassembler l'ensemble des responsables agissant de près ou de loin sur le littoral dans le but d'une concertation sur l'espace marin, bien que dépourvus de pouvoir décisionnel. Toutefois, force est de constater que ces comités de coordination ne se sont pas réunis depuis 2011.

La mise en place d'une politique publique nationale des zones côtières telle que le PNL passerait par la création d'une véritable entité interministérielle spécialement chargée de cet espace, et fédérant les acteurs des activités maritimes.

3. L'aménagement et la planification spatiale du territoire maritime

A côté de ces stratégies nationales sectorielles, des politiques publiques d'aménagement du territoire et de planification spatiale maritime sont intervenues pour régir la mer. Celles-ci adoptent une vision plurisectorielle, et appréhende la mer comme un espace.

A. Les schémas d'Aménagement du territoire

S'il existe des schémas nationaux et régionaux d'aménagement du territoire (SNAT et SRAT), ceux-ci régissent l'ensemble du territoire et traitent de la mer de façon marginale. A titre d'exemple, parmi les 51 orientations du SNAT, une seule concerne le littoral tandis que 4 pôles de croissance sur 6 sont situés sur le littoral. Des tentatives pour mettre en place une gestion maritime rationalisée ont depuis lors été mises en place à travers le GIZC et le PNL (cf. Chapitre 4).

B. La Gestion Intégrée des Zones Côtières (GIZC)

La Gestion intégrée des Zones côtières (GIZC) est un nouvel outil de gouvernance locale lancée dans la région de la méditerranée orientale qui vise à pallier la fragmentation des politiques sectorielles marines et du cadre juridique régissant l'espace marin. Elle constitue un processus dynamique qui concerne à la fois la planification et la gestion des ressources et de l'espace côtier et vise à rapprocher les diverses politiques sectorielles ayant une incidence sur ce milieu. Une série d'initiatives côtières et de programmes d'importance nationale ont permis d'adresser certains enjeux environnementaux et socio-économiques en collaboration avec les habitants des zones côtières et les autres parties prenantes. Les projets du GIZC ont par exemple permis la réhabilitation et la restauration de certains sites sensibles, l'installation d'un récif artificiel semi-industriel, la mise en place de fermes d'algoculture et de conchyliculture, la plantation de plusieurs hectares d'arbres fruitiers ainsi que la distribution de plusieurs ruches. Le bilan du GIZC tel que dressé par le Secrétariat d'État chargé du développement durable en décembre 2017 a révélé des impacts positifs « concrets et palpables » : les réalisations du GIZC ont par exemple permis d'améliorer la qualité de vie des femmes ainsi que les revenus des pêcheurs et agriculteurs bénéficiaires de 20 à 70 %.

Le succès d'une action globale maritime localisée a orienté le gouvernement marocain vers la mise en place d'un plan d'action à l'échelle nationale. Conformément aux préconisations du SNAT, le gouvernement marocain a en ce sens adopté le Plan National de Gestion Intégrée du littoral ou PNL. Le PNL a été lancé en 2015 par la loi n°81.12 et constitue un outil de gouvernance décisif pour la gestion du littoral. Il vise à assurer

une gestion intégrée et durable du littoral marocain en s'appuyant sur des données scientifiques, socio-économiques et environnementales. Il comporte à cet effet cinq axes d'orientation stratégiques. Dans un premier temps, le plan prévoit la définition des objectifs généraux de la protection et la valorisation du littoral. Dans un second temps, il a pour ambition la protection et la préservation de l'écosystème dans les politiques sectorielles. Le troisième axe est celui de l'identification d'indicateur pour assurer la cohérence entre les programmes d'investissement et définir les moyens permettant l'harmonisation des projets de développement à réaliser sur le littoral. Ensuite, le plan prévoit des mesures dans le but de lutter et réduire la pollution. Enfin, il assure la cohérence et la complémentarité entre les schémas régionaux du littoral. La vision exprimée par le plan est celle d'une économie bleue qui se doit être une source de valeur ajoutée et d'emploi en particulier pour les populations littorales, tout en assurant une fonction stratégique en termes d'approvisionnement d'énergie, de matière première et de transport et de télécoms. De ce plan national intégré devront découler des schémas régionaux du littoral, élaborés par des administrations régionales. Les schémas régionaux du littoral devront adopter une approche de gestion intégrée qui prend en considération l'écosystème du littoral et les changements climatiques.

Conformément aux dispositions susmentionnées, le Secrétariat d'Etat chargé de développement durable a lancé une étude pour l'élaboration de ce PNL le 20 avril 2017. Une ébauche de ce plan a déjà été présentée à la Commission Nationale de la Gestion Intégrée du Littoral lors d'un atelier organisé le 10 janvier 2018, et une série de concertations avec les membres de la Commission est en cours pour la finalisation du PNL avant son adoption par décret.

C. L'importance des collectivités locales dans le développement de l'espace maritime

Au Maroc, 9 régions sur 12 sont des régions littorales et sont concernées par l'économie bleue. Depuis le discours Royal du 30 juillet 2012, les régions sont devenues un échelon territorial privilégié pour l'intégration des politiques sectorielles. Elles ont d'ailleurs un rôle très important à jouer dans l'économie bleue puisqu'elles représentent un relais essentiel à la gouvernance. En effet, les régions et collectivités territoriales sont indispensables pour opérationnaliser l'économie bleue et mettre en œuvre les lignes stratégiques définies dans le nouveau modèle de développement. La proximité et la réactivité qu'offre l'échelon régional apparaissent essentielles à la mise en place d'une politique territorialisée.

Les Conseils des Régions et des Communes intègrent les stratégies relatives au littoral par la mise en œuvre des documents de planification stratégiques et de développement des territoires.

Pour ce faire, deux instruments de planification sont à la disposition des conseils des régions pour l'implémentation des stratégies régionales : Le Schéma Régional

d'Aménagement du Territoire (SRAT) et le Plan de Développement Régional (PDR). Situé sur un échelon plus élevé que le PDR, le SRAT est l'outil de prédilection pour intégrer les nouveaux concepts de développement durable sur un plan régional. En effet, c'est le SRAT qui a été par exemple choisi pour mettre en œuvre les stratégies relatives à l'économie verte. Les SRAT sont des outils de planification qui possèdent une visibilité sur 20 ans et établissent une vision stratégique de développement d'une région. A l'instar du SNAT, les SRAT demeurent des stratégies de développement économique généralistes. Toutefois, le Plan National de Gestion Intégrée du Littoral prévoit de créer des outils de planification régionaux spécifiquement adaptés à la gestion du littoral, à savoir : les Schémas Régionaux du Littoral (SRL). Ces SRL permettront aux régions de définir des mesures d'aménagement, de protection, et de mise en valeur et de conservation du littoral, en se fondant sur les données scientifiques socio-économiques et environnementales régionales disponibles.

A plus petite échelle, les Plans d'action des communes (PAC) établissent des projets et actions prioritaires de mise en œuvre des stratégies relatives au littoral définies à un niveau plus élevé. Par exemple, 6 communes issues de la région ont intégré dans leurs PAC l'approche GIZC, qui a permis le renforcement des capacités et la sensibilisation des acteurs locaux.

D. L'importance des partenariats internationaux et régionaux

Encadré n°9 : Expérience de la Norvège

La Norvège a fixé la durabilité de l'exploitation maritime comme un objectif prioritaire et un principe crucial pour toute activité basée sur la mer, dans leur périmètre national comme à l'échelle mondiale.

Pour la Norvège, la croissance de l'économie bleue doit passer par deux étapes, d'une part l'amélioration des performances environnementales des activités existantes – par exemple en mettant en application des technologies nouvelles –, d'autre part le développement de nouveaux secteurs économiques fondés sur la mer, à l'impact environnemental moindre.

La gestion des ressources naturelles et du milieu marin dans une perspective à long terme s'impose pour sécuriser le potentiel de création de valeur au présent et au futur.

Afin de trouver des solutions aux défis à venir, la Norvège insiste sur l'importance d'une coopération étroite au niveau international pour pouvoir tirer parti pleinement des possibilités offertes par les océans.

Lors de l'audition au CESE de l'Ambassadeur du Royaume de la Norvège, elle a déclaré que : « *Notre expérience nationale en termes de gestion responsable de la mer nous vaut un savoir-faire appréciable, dont nous pouvons faire usage au niveau international pour plaider en faveur d'un mode de développement qui favorise la croissance à travers la protection du milieu marin, et non à son détriment. Sauvegarder nos intérêts maritimes*

nécessite également une collaboration accrue avec d'autres pays pour traiter les problèmes climatiques et environnementaux ».

L'une des démarches principales au travers de laquelle la Norvège peut contribuer à la gestion maritime internationale, consiste à partager les expériences et les connaissances acquises dans le cadre de son propre système de plans de gestion intégrée. Le gouvernement norvégien compte initier des dialogues sur les questions maritimes avec les pays concernés dans le but d'échanger les expériences et les savoir-faire, de collaborer pour la propreté et la bonne santé des océans, ainsi que pour gérer les ressources marines de manière durable et de favoriser la croissance de l'économie bleue.

Chapitre 6 : Lignes directrices pour la transition vers une économie bleue au Maroc

1. Adopter une nouvelle vision et une ambition marine et maritime

L'économie bleue marocaine présente une vision nouvelle pour le domaine maritime et doit de ce fait être portée par une volonté commune. Elle traduit une intégration synergique de toutes les stratégies sectorielles pour contribuer à un développement durable et inclusif, avec une vraie ouverture à l'international. Elle doit avoir pour objectif de positionner le Maroc sur le chemin de l'économie bleue, en tenant compte de ses vulnérabilités et des enjeux climatiques.

L'économie bleue présente en effet pour un pays comme le Maroc de grandes opportunités à même de le situer comme un hub maritime ouvert sur l'international. Pour tirer profit du potentiel de son espace maritime, le Maroc devrait se doter d'une stratégie de l'économie bleue selon une approche écosystémique, qui consolide durablement les secteurs productifs traditionnels (pêche, infrastructures portuaires, tourisme...), qui accélère la croissance autour de secteurs émergents (comme l'aquaculture) et qui identifie des secteurs d'avenir, comme notamment les biotechnologies et la gestion des ressources génétiques liées à la biodiversité marine. Une telle stratégie doit intégrer 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.

Encadré n° 10: Principes de l'approche écosystémique⁵

La particularité de l'approche par écosystème est qu'elle reconnaît que les populations humaines, dans leur diversité culturelle, sont une composante intégrante de nombreux écosystèmes.

Basées sur les besoins d'information de gestion et les efforts de recherche scientifique visant à mieux cerner le fonctionnement des éléments constitutifs de l'écosystème et leur connectivité, elle permet aux gestionnaires de fonder leurs décisions sur les meilleures données scientifiques disponibles, dans le contexte d'une approche de précaution. Aussi, des mesures devraient être prises, même lorsque la relation de causes à effets n'est pas scientifiquement établie.

5- https://www.iucn.org/sites/dev/files/import/downloads/lapproche_ecosystemique___note_introductive.pdf

Ainsi, toutes les composantes du littoral marocain doivent être incluses et capitalisées dans l'économie bleue (capital naturel, capital humain et capital produit), et ce pour appuyer les activités maritimes ; qui constituent le cœur de la croissance bleue. Pour répondre aux enjeux de la durabilité de l'économie bleue, les modèles économiques des activités maritimes existantes nécessitent d'être revisités et adaptés. Parallèlement, la stratégie de l'économie bleue devra mettre l'accent sur le développement de nouvelles activités pourvoyeuses d'emplois, de richesse et de synergie. Pour ce faire, la place donnée à l'innovation et à la recherche est cruciale dans le cadre de cette stratégie bleue.

Afin de saisir les nouvelles opportunités, il sera nécessaire de changer de paradigme et de redéfinir les moyens, les priorités, l'espace et la gouvernance. A la définition d'une nouvelle stratégie devra suivre l'étape très importante de planification territoriale nationale. La construction de ce modèle devra se faire grâce à une approche méthodologique et une gouvernance adaptée qui regroupe toutes les parties prenantes : Conseils des régions, société civile, chercheurs et universitaires, secteur privé, coopération internationale, etc.

De plus, le partenariat international revêt d'une grande importance pour relever les défis de l'économie bleue liés à la sécurité marine, à la migration et à la criminalité. Le volet sécuritaire ne doit pas être sous-estimé dans la mise en place de cette stratégie.

Enfin, la réalisation d'une transition écologique doit être une préoccupation transversale dans la stratégie pour l'économie bleue. Le lien d'interdépendance entre préservation de l'écosystème et durabilité des activités maritimes doit être mis en exergue tout au long de cette stratégie.

2. Définir les objectifs de long terme de la Stratégie de l'économie bleue

La stratégie de l'économie bleue qui permet de couvrir la mer et le littoral fixe quatre grands objectifs de long terme qui sont complémentaires et indissociables, à savoir :

1. Renforcer le développement socio-économique durable, cohérent et inclusif
 - a. Développer le plein potentiel des secteurs existants ;
 - b. Encourager les secteurs émergents ;
 - c. Investir dans les filières d'avenir (biotechnologies et ressources génétiques).
2. Accélérer la transition écologique pour la mer et le littoral, au regard du concept de la durabilité, afin de faire face aux changements climatiques.
3. Assurer l'équilibre du Nexus eau-énergie.
4. Consolider la place du Maroc en renforçant son positionnement géostratégique sur les dimensions africaines, européennes et à l'international.

L'ambition du CESE est de construire une vision commune et partagée avec trois objectifs clairs :

1. un objectif de développement ;
2. un objectif de création de richesse, d'emploi et d'inclusion ;
3. un objectif de protection de l'environnement et de durabilité.

3. Mettre en place des axes stratégiques du développement durable de l'espace maritime et marin

La Stratégie Nationale pour l'Économie Bleue (SNEB) devrait permettre d'atteindre les objectifs à long terme, tels que définis ci-dessus, autour de quatre axes principaux, à savoir :

1. Prioriser la connaissance, la formation et l'innovation (capital humain) ;
2. Déployer une croissance bleue forte autour des activités maritimes ;
3. Accorder une place primordiale à la préservation des écosystèmes pour optimiser les retombées économiques de la croissance bleue ;
4. Favoriser la gouvernance territoriale de l'espace marin pour une économie durable et résiliente.

Ces quatre axes stratégiques permettent de ressortir des actions concrètes qui représentent une feuille de route pour atteindre une croissance de l'économie bleue durable, dynamique, inclusive et résiliente.

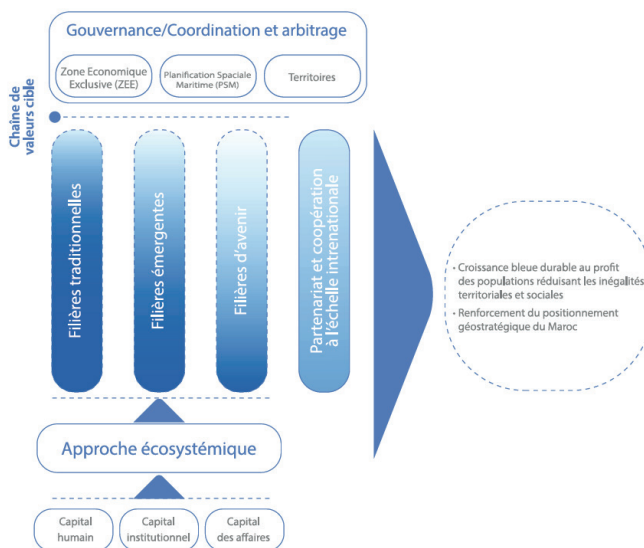


Figure n°14 : Les axes stratégiques de l'économie bleue

4. **Élaboration d'une feuille de route pour la planification territoriale de l'économie bleue**

Toute stratégie doit être traduite en feuille de route détaillée pour permettre son déploiement avec des objectifs et des jalons d'évaluation. En effet, la feuille de route permet de s'assurer de l'implémentation du concept d'une économie bleue marocaine au niveau national.

Aussi, la feuille de route de l'économie bleue devra consister en une approche basée sur le développement durable de l'océan, regroupant l'économique, l'environnement et la société, dans le cadre de l'Agenda du développement durable 2030, en particulier l'Objectif 14 relatif à la santé des océans, en intégrant aussi la contribution nationale déterminée du Maroc (NDC) relative à l'engagement de l'Accord de Paris sur les changements climatiques.

Chapitre 7 : Recommandations - Comment assurer la transition vers une économie bleue ?

1. Recommandation stratégique

Adopter une stratégie nationale de l'économie bleue durable et inclusive, adaptée aux vocations régionales et déployée autour des secteurs économiques traditionnels (la pêche, le tourisme et les activités portuaires), tout en développant de nouveaux secteurs porteurs de forts potentiels de croissance (aquaculture, écotourisme, bioproduits marins ou biotechnologies, construction navale, etc.). Les projets relatifs à la mise en œuvre de cette stratégie devraient être à la fois élaborés en concertation avec les citoyens et les acteurs concernés, tout en ayant pour premier objectif de favoriser l'accès aux services et aux ressources maritimes à toutes les catégories sociales.

2. Recommandations sectorielles

Déployer une croissance bleue forte autour des secteurs économiques traditionnels et lancer de nouvelles filières :

- **Restructurer les filières existantes pour accompagner leur transition vers une économie bleue :**

Les filières existantes nécessitent une réadaptation de leurs modèles économiques aux finalités de l'économie bleue, tant sur le plan légal, institutionnel, budgétaire, qu'en termes d'offre de formation. Elles peuvent de ce fait, représenter de véritables moteurs de la croissance bleue, en procédant à leur restructuration en vue de renforcer leur compétitivité économique et assurer leur pérennité.

- **Favoriser les nouvelles activités et soutenir les activités émergentes pour en faire de réels relais de croissance :**

- Organiser des débats nationaux pour développer une vision et des mécanismes de développement des nouvelles activités ;
- Accélérer la mise en place des dispositions institutionnelles, réglementaires, budgétaires, de formation et d'accompagnement nécessaires pour favoriser le développement de nouveaux secteurs et la création d'emplois pour les jeunes en donnant une place importante aux idées innovantes et à l'entrepreneuriat ;
- Créer des synergies bénéfiques au développement de ces nouveaux secteurs et activités et les secteurs existants et traditionnels.

Améliorer la performance du modèle économique de la pêche et des produits de la mer :

- Poursuivre et capitaliser sur les résultats du plan Halieutis, en améliorant et en exploitant toutes les possibilités de développement, notamment sur le segment valorisation et renforçant ses volets environnementaux et sociaux ;
- Prévoir un accompagnement permettant d'assurer la transition d'une pêche traditionnelle vers une pêche moderne durable et adaptée aux enjeux actuels ;
- Améliorer les compétences en adaptant la formation de l'Institut Supérieur des Pêches Maritimes (ISPM) aux nouveaux enjeux de l'économie bleue ;
- Intégrer les communautés locales et villages de pêcheurs dans le développement de la valorisation et la distribution au sein de la chaîne de valeurs de la pêche, en capitalisant sur des études et évaluations des projets et expériences réalisées.
- Veiller à l'application rigoureuse et au suivi des accords de pêche, notamment sur les volets de la fiabilité de l'information en temps réel, au respect des clauses environnementales et au niveau de débarquement des captures dans les ports marocains.

Augmenter les ambitions du Maroc en matière de développement de l'aquaculture écoresponsable et mettre en place les mécanismes d'accélération de réalisation des projets:

- Augmenter la visibilité du secteur pour attirer les investissements et assurer la valeur juridique des Plans d'Aménagement Aquacole et leur opposabilité ;
- Trouver des synergies entre le secteur de l'aquaculture et d'autres secteurs, notamment ceux de la logistique et des infrastructures ;
- Développer des programmes de formation à la fois techniques et de services et investir dans la recherche scientifique et l'innovation ;
- Agencer la planification des projets en tenant compte de la notion de l'aquaculture de soutien.

Poursuivre le soutien de l'État pour le développement des infrastructures (ports de débarquement, flotte) afin de les rendre plus efficaces et respectueuses de l'environnement :

- Repenser une infrastructure de liaison entre le Maroc et l'Espagne ;
- Créer et développer de nouvelles lignes de transport ;
- Adapter l'offre de formation aux besoins des secteurs de la logistique ;
- Encourager la création des clusters spécialisés dans la construction, réparation et démantèlement naval.

Développer de manière forte les écosystèmes du tourisme responsable et local (activités sportives, de découvertes, balnéaires,...) en impliquant la communauté locale en amont :

- Développer la visibilité du Maroc à travers une communication forte sur l'offre de plaisance et de sports nautiques et renforcer la présence du pavillon marocain ;
- Elargir l'offre touristique liée à la mer au profit du développement local pour couvrir de nouveaux segments comme ceux des croisières de manière générale, et des croisières de petits bateaux en particulier.

Identifier et évaluer le potentiel des biotechnologies marines et améliorer le développement du nexus eau-énergie:

- Donner une place centrale à la recherche et l'innovation afin d'identifier les potentialités et les conditions nécessaires pour développer le secteur des biotechnologies marines ;
- Développer de nouveaux créneaux porteurs tels que :
 - Le traitement des algues pour extraction de l'agar-agar, utilisé dans le secteur alimentaire et l'industrie cosmétique, mais aussi pour le potentiel énergétique que représentent certaines espèces d'algues ;
 - La transformation des déchets de poissons tels que les écailles pour les suppléments alimentaires et produits cosmétiques ;
 - L'utilisation des souches bactériennes pour l'agro-alimentaire, le médical et le traitement des eaux usées.
- Veiller à la valorisation économique des ressources génétiques en accélérant l'adoption du cadre juridique et institutionnel permettant de mettre en place une feuille de route ciblant la protection et la valorisation de ces ressources ;
- Créer des pépinières de la mer pour encourager et incuber les idées innovantes ;
- Développer des partenariats au niveau international, régional et national entre les secteurs de la santé, l'énergie, l'environnement et l'écologie, intégrant les centres de recherches, les universités et les industriels ;
- Développer l'intégration des énergies renouvelables dans d'autres secteurs bleus ;
- Continuer le développement du dessalement au Maroc pour un dessalement écologiquement responsable et le connecter avec les énergies renouvelables ;
- Mener des études de faisabilité technique et des projets pilotes pour le développement de (i) STEP marines et de (ii) l'éolien offshore ;
- Continuer à favoriser l'investissement dans l'exploration des hydrocarbures.

3. Recommandations d'accompagnement et d'appui

Prioriser la recherche, l'innovation et la formation:

- Placer la recherche et l'innovation autour des nouvelles filières liées à la valorisation des services de la mer au centre des préoccupations des départements concernés, en soutenant les instituts de recherche existants, en les dotant de moyens humains et financiers suffisants et en encourageant le développement de partenariats internationaux ;
- Créer des pôles universitaires dédiés à la formation aux métiers de l'économie bleue ;
- Introduire les métiers de l'économie bleue dans la formation professionnelle et la formation continue et mettre en place des programmes d'éducation pratique et de proximité ;
- Lancer de larges programmes de sensibilisation et développer des initiatives culturelles autour de la mer et de ses activités (publications, événements maritimes, concours et compétitions...), afin de sensibiliser les citoyens à l'importance du patrimoine maritime de notre pays.

Améliorer l'observation et la surveillance:

- Poursuivre l'amélioration du système de suivi et de surveillance et celui de la diffusion de l'information liée aux services et écosystèmes marins ;
- Mettre en place un système d'évaluation et de monitoring social et environnemental lié à l'économie bleue ;
- S'assurer de l'efficacité des mécanismes de prévention de l'écosystème marin et prévoir des systèmes d'alertes environnementales ;
- Définir des indicateurs qualitatifs et quantitatifs pour mesurer l'avancement de la mise en place de la stratégie nationale de l'économie bleue en lien avec l'Agenda 2030 et notamment l'ODD n°14.

Encourager et attirer l'investissement :

- Elaborer une feuille de route fiscale pour catalyser la transition vers une économie bleue ;
- Envisager la possibilité d'émettre des « obligations bleues » (blue bonds) à partir du portefeuille de projet de l'économie bleue et inviter les banques marocaines à s'investir dans le financement de ces secteurs.

Sécuriser et préserver les intérêts nationaux:

- Analyser tous les risques qui se présentent autour des métiers de la mer et du littoral, intégrer l'effort d'atténuation des impacts environnementaux et la lutte contre le changement climatique et encourager la mise en place de mécanisme de prévention et d'intervention ;
- Intégrer les infrastructures existantes et les différentes stratégies sécuritaires dans un volet traitant de l'ensemble des enjeux sécuritaires maritimes au niveau de la stratégie pour l'économie bleue.

Assurer la transition écologique nécessaire afin de réduire l'impact de la pollution et de la surexploitation :

- Intégrer les enjeux environnementaux de manière transversale dans toutes les activités connexes à l'économie bleue ;
- Préserver et protéger le littoral en renforçant la lutte contre la pollution plastique et la lutte contre le déversement des liquides polluants ;
- Rendre effective la législation existante qui protège les écosystèmes (lois 81-12 et 77-15) ;
- Développer une filière de collecte des déchets des personnels des navires qui sont obligés de jeter leurs déchets en mer.

Intégrer les efforts pour la lutte contre les changements climatiques:

- Intégrer l'enjeu climatique comme un axe fort de l'économie bleue.

Renforcer la place du Maroc à l'international et dans les partenariats régionaux :

- Faire du Maroc un hub régional dans les métiers de l'économie bleue (échanges commerciaux, infrastructures...);
- Echanger les expertises avec les pays partenaires du Maroc et assurer une coordination entre les stratégies régionales et la future stratégie nationale d'économie bleue ;
- Renforcer les compétences humaines chargées des négociations internationales dans les domaines de l'économie bleue.

4. Recommandations relatives à la gouvernance

Mettre en place une gouvernance institutionnelle efficiente de la SNEB confiée à une commission interministérielle dédiée, auprès du Chef du Gouvernement qui sera chargée des missions suivantes:

- Elaborer le projet de stratégie nationale d'économie bleue de manière concertée avec l'ensemble des parties prenantes, et notamment les collectivités territoriales, le secteur privé et la société civile, au niveau national et territorial, et définir les mesures d'intégration de ses orientations dans les politiques publiques, les stratégies et les plans sectoriels au niveau national, régional et local ;
- Assurer le pilotage opérationnel et le suivi de la mise en œuvre de la SNEB par les différentes parties prenantes selon leurs prérogatives respectives ;
- Développer les outils de coordination des politiques sectorielles afférentes à l'économie bleue et les critères de régulation et d'arbitrage entre les acteurs publics et privés, tout en veillant à la mise à jour de l'arsenal juridique et institutionnel en l'adaptant aux objectifs de la stratégie bleue ;
- Proposer des mesures opérationnelles en vue d'assurer la cohérence des politiques publiques des secteurs concernés avec les priorités et les orientations générales de la SNEB ;
- Etablir un reporting annuel de mesure de la performance de la mise en œuvre de la SNEB et ses retombées sur l'atteinte des 17 objectifs de développement durable.

Accélérer la délimitation juridique, au niveau des instances des Nations Unies, de l'espace maritime marocain pour assurer sa souveraineté :

- Assurer une planification spatiale maritime (PSM) au niveau territorial pour une économie globale et intégrée:
- Intégrer les orientations et ambitions nationales de l'économie bleue dans un document de référence d'aménagement spatial maritime ;
- S'assurer de la cohérence entre les plans d'aménagement existants (GIZC) et le nouveau Plan national de gestion intégrée du littoral (PNL).

Renforcer le rôle central des territoires dans le développement des secteurs de l'économie bleue dans le cadre de la régionalisation avancée :

- Etablir, par les régions et les communes, un inventaire des potentialités et actifs océaniques de leur espace maritime, en attendant l'adoption de la SNEB ;
- Associer les populations locales et leurs représentants dans toutes les phases d'analyse des potentialités et d'identification des opportunités à saisir en matière de développement des secteurs de l'économie bleue à l'échelle inter-régionale, régionale et communale ;
- Saisir l'occasion du processus de révision des Programmes de Développement Régional (PDR) et des Plans d'Action Communaux (PAC) pour développer de nouveaux projets intégrés et viables liés aux différents secteurs de l'économie bleue selon une approche écosystémique en utilisant l'outil de planification spatiale maritime ;
- Développer un mécanisme de partenariat public-privé efficient pour faire face aux besoins de financement des projets ayant trait à l'économie bleue au niveau des territoires ;
- Intégrer dans les documents d'aménagement régional (schéma régional d'aménagement territorial -SRAT-, schéma régional du littoral -SRL-, ...), les exigences de la planification spatiale maritime, les besoins en infrastructures et les investissements nécessaires dans les secteurs de l'économie bleue.

Annexes :

Annexe 1 :Groupe de travail issu de la commission :

Président de la Commission	M. Khalil BENSAMI
Rapporteur du thème	M. Abdellah MOUTTAQI
Membres du Groupe de travail	Mme Mina ROUCHATI
	M. Abderrahim KSIRI
	Mme Hakima NAJI
Experts internes	M. Hassan AGOUZOUL
	Mme Nasma JRONDI
Expert externe	Cabinet GLOBAL NEXUS

Annexe 2 : Liste des membres de la commission chargée des affaires de l'environnement et de développement durable

Catégorie des Experts

Ahmed Rahhou
Ilali Idriss
Lamrani Amina
Mokssit Abdellah

Catégorie des Syndicats

Baba Aabane Ahmed
Bensami Khalil
Boujida Mamhamed
Boukhrafa Bouchta
Bouzaachane Ali
Chahbouni Noureddine
Essaïdi Mohamed Abdessadek
Rouchati Mina
Zidouh Brahim

Catégorie des Organisations et Associations Professionnelles

Faher Kamalddine
Bencherki Abdelkrim
Mouttaqi Abdellah
Riad M Hammed
Ziani Moncef

Catégorie des Organisation et Associations œuvrant dans les domaines de l'économie sociale et de l'activité associative

Alaoui Nouzha
Hakima Naji
Gaouzi Sidi Mohamed
Ksiri Abderrahim
Benkaddour Mohamed
Sijilmassi Tarik

Catégorie Membres de Droits

Ahmidouch Said
Yazami Driss

Annexe 3: Tableau récapitulatif des auditions et des ateliers thématiques organisés dans le cadre de l'auto-saisine sur l'économie bleue

Thème	Intervenants
Avis des experts nationaux sur les défis et les opportunités liés à l'économie bleue au Maroc	<ul style="list-style-type: none"> • Professeur Miloud LOUKILI • Professeur Mohamed MENIOUI • Professeur Rajae CHERKAOUI
Focus sur la gestion des stocks des ressources halieutiques	<ul style="list-style-type: none"> • Mme NEJAR Nada de la Direction des études et prévisions financières (DEPF) • M. Abdelmalek FARAJ, Directeur Général de l'INRH
Enjeux de délimitation de l'espace maritime national	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Amina Benkhadra, Ministre et Directeur Général de l'ONHYM
L'identification des possibilités de financement de l'économie bleue	<ul style="list-style-type: none"> • M. Alexandre Nash, expert environnement à la Banque européenne d'investissement
Analyse des chaînes de valeur des filières industrielles de l'économie bleue au Maroc	<ul style="list-style-type: none"> • M. Christophe Le Visage, expert en stratégie d'économie bleue
Atelier de transport maritime et stratégie portuaire	<ul style="list-style-type: none"> • M. Lahcen Ait Brahim, Directeur des ports et du domaine public Maritime • Mme Amane Fathallah, Directrice de la Marine Marchande
Analyse des retombées des accords de pêche	<ul style="list-style-type: none"> • M. Abdeljalil Berrada, Expert, ancien diplomate marocain auprès de l'Union Européenne
Pollution environnementale et changement climatique dans le cadre de l'économie bleue	<ul style="list-style-type: none"> • M. Mohammed Maktit, Chef de division des études et de la planification, secrétariat d'état chargé du développement durable
Benchmark international sur l'économie bleue	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Merethe Nergaard, Ambassadeur de la Norvège à Rabat • M. Abdu Razzaq Guy Kambogo, Ambassadeur du Gabon à Rabat • M. Henry DeBey, expert à la FAO • M. Pierre Failler, Professeur à l'Université de Portsmouth

<p>Préservation de la santé des océans</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Mohammed Maktit, Chef de division des études et de la planification, secrétariat d'état chargé du développement durable • Mme Maria Snoussi, Professeur à l'Université Mohammed V faculté des sciences Rabat • M. Nibani Houssine, Président d'AGIR • Association marocaine des capitaines des Céphalopodiers • Alliance Marocaine pour le Climat et le Développement Durable (AMCDD) • Mme Yousra Madani, WWF•
<p>Contribution de la gestion durable des plages et du littoral à l'économie bleue à travers le programme « Plages propres »</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Hassan Talib, Représentant Fondation Mohamed VI pour la protection de l'environnement
<p>La planification spatiale maritime</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mme Leila Bensmail, Ministère de l'agriculture, de la pêche maritime, du développement rural et des eaux et forêts
<p>Audition de l'UpM</p>	<ul style="list-style-type: none"> • M. Fathallah Sijilmassi, ancien secrétaire Général de l'UpM • M. Garcia Herraiz, Secrétaire Général Adjoint de l'UpM

Les nouveaux relais de la croissance bleue

- Ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau
- Ministère de l'agriculture, de la pêche maritime, du développement rural et des eaux et forêts
- Ministère de l'Aménagement du territoire de l'urbanisme, de l'habitat et de la politique de la ville
- Ministère de l'industrie, du commerce, de l'investissement et de l'économie numérique
- Ministère de l'énergie, des mines et du développement durable
- Ministère du tourisme, du transport aérien, de l'artisanat et de l'économie sociale
- Agence nationale des ports (ANP)
- Agence nationale pour le développement de l'aquaculture – ANDA
- Office national des pêches – ONP
- Société marocaine d'ingénierie touristique – SMIT
- Société d'aménagement et de promotion de la station de Taghazout
- Tanja Marina Bay – Société de gestion du port de Tanger ville
- TMSA
- Marsa Maroc
- ONEE
- NAREVA
- MASEN
- Fédération de la pêche maritime et de l'aquaculture – FPMA
- Fédération des industries de transformation et de valorisation des produits de la pêche – FENIP
- Fédération nationale de l'agro-alimentaire – FENAGRI

Annexe 4: Références bibliographiques :

- . Rapport du CESE sur la richesse globale du Maroc, 2017
- . Rapport du CESE sur le nouveau modèle de développement des provinces du Sud, 2013
- . Abdullahel Bari, "Our Oceans and the Blue Economy : Opportunities and Challenges", 2016
- . Abu Naser Mohammad Saif & Muhammad Iqbal Hossain & Nusrat Jafrin, " Blue Economy in Bangladesh: Proposed Model and Policy Recommendations", Journal of Economics and Sustainable Development, 2016
- . Administration des Douanes et Impôts Indirects, Royaume du Maroc, "Bateaux de Plaisance : Formalité douanières ", Brochure 2017
- . Alexandre Charbonneau, "Marché International du Travail Maritime : Un Cadre Juridique en Formation", 2008
- . Amal Lemsioui, "La prévention et la Gestion des Risques au Maroc", Présentation 2012
- . Asha Singh & John Virdin & Julian Roberts & Pawan G. Patil & Sylvia Michele Diez, "Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean", World Bank Group, 2016
- . Bangladesh Institute of International and strategic Studies, "Marine Resource Management of Bangladesh in the Context of Newly Demarcated Boundary", 2015
- . Cerema – DIRM, "Document Stratégique de Façade Méditerranée: Etat des Lieux", 2017
- . Channel Arc Manche Integrated Strategy, "Stratégie Maritime Intégrée pour l'Espace Manche : Un plan pour l'Action", 2013
- . Charpentier Pierre-Edouard & Favennec Jean-Pierre & Lambert Philippe, "L'Energie en Afrique à l'Horizon 2050", 2015
- . Christophe Le Visage, "Audition CESER Bretagne: Stratégie Mer et Littoral", Présentation 2016
- . Christophe Le Visage, "Etude Economie Bleue", Présentation 2018
- . Comité National des Pêches Maritimes et des Elevages Marins, "Eléments de Réflexion des Comités des Pêches Maritimes et des Elevages Marins Relatifs à la Mise en Œuvre de la Planification de l'Espace Maritime (PEM), 2016
- . Commission de l'Union Africaine, "Dynamiques du Développement en Afrique 2018 : Croissance, Emploi et Inégalités", OCDE, 2018
- . Commission des Affaires Européennes, « Rapport d'Information sur la Consultation de la Commission Européenne Relative aux Déchets Marins », 2013
- . Commission Economique pour l'Afrique, "L'Economie Bleue", 2016

- . Commission Economique pour l'Afrique, "L'Economie Bleue en Afrique : Guide Pratique", 2016
- . Commission Economique pour l'Afrique, "Libérer les Pleines Potentialités de l'Economie Bleue : Les petits Etats Insulaires en développement africains sont-ils prêts à en saisir toutes les opportunités ?"
- . Commission Européenne, "Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Économique et Social Européen et au Comité des Régions", 2012
- . Commission Européenne, "Directive du Parlement Européen et du Conseil Relative à la Rédaction de l'Incidence sur l'Environnement de Certains Produits en Plastique", 2018
- . Commission Européenne, "Initiative en Faveur du Développement Durable de l'Economie Bleue dans la Méditerranée Occidentale", 2017
- . Commission Européenne, "Report on the Blue Growth Strategy Towards More Sustainable Growth and Jobs in the Blue Economy", 2017
- . Commission Européenne, "Un Budget de l'UE pour l'Avenir", 2018
- . Commission Européenne, "Un partenariat Stratégique Renouvelé et Renforcé avec les Régions Ultrapériphériques de l'Union Européenne", 2017
- . Cours des Comptes, "Evaluation de la Gestion des Catastrophes Naturelles", Synthèse, 2016
- . Demetres Karavellas & Paolo Lombardi, 2017
- . Dirm Memn & MCPM & Secrétariat CAF, "Document Stratégique de la Façade Maritime Manche Est-Mer du Nord", Note technique 2015
- . Douvere & Ehlier, "Visions for a Sea Change", UNESCO/ IOC, 2007
- . FAO – Committee on Fisheries, "FAO's Programme of Work in Fisheries and Aquaculture Under the FAO Strategic Framework", 2018
- . FICCI Task Force, "Blue Economy Vision 2025: Harnessing Business Potential for India Inc and International Partners", 2017
- . FranceAgriMer, "Prospective Filière Française de la Pêche Maritime", 2018
- . GLEC, 5è rapport GT2, 2014 "Coastal systems and low-lying areas"
- . Giuseppe Di Carlo & Mauro Randone & Marco Costantini, "Reviving the Economy of the Mediterranean Sea"
- . Gordon M Winder & Richard Le Heron, "Assembling a Blue Economy Moment? Geographic Engagement With Globalizing Biological-Economic Relations in Multi-Use Marine Environments", Article, 2017
- . Grâce Constant & Meghann Puloc'h, "L'Economie Bleue dans l'Outre-mer", IEDOM, 2008
- . Gro Harlem Brundtland, "The Global Water Crisis: Addressing An Urgent Security Issue"

”, Harriet Bigas, 2012

- Groupe d’Expertise Economie Maritime des CCE, “L’Economie Maritime, Enjeu pour le Commerce Extérieur de la France”, 2017
- Institut Français de la Mer, “L’Economie Bleue IFM n°4/17 ”, Fiche Documentaire, 2017
- Jason Leoussis & Paulina Brzezicka, “Study on Access-to-Finance Conditions for Investments in Bio-Based Industries and the Blue Economy”, European Investment Bank, 2017
- Jean Weissenberger, “L’aquaculture: Une Vue d’Ensemble pour l’Union Européenne », 2017
- Kahloula Mohamed, “La Protection Juridique du Milieu Marin en Droit Algérien et la Nécessité d’une Coopération Intermaghrébine”, Revue Juridique de l’Environnement n°1, 1995
- Khakhay, “Les Enjeux Stratégiques des Espaces Maritimes : L’Assistance Maritime Face à la Pollution Marine”, Présentation 2015
- Khurshed Alam, « Developing Blue Economy-Blue Biotechnology”
- Khurshed Alam, « Ocean/Blue Economy for Bangladesh”
- Laila Bensmail, “Planification Spatiale Maritime”, Présentation 2018
- Laila El Founti, “La Gestion des Risques au Maroc”, 2003
- Luis Miguel Pariza Castanos, “Avis du Comité Economique et Social Européen sur le « Plan d’Action pour une Stratégie Maritime dans la Région Atlantique – Pour une Croissance Intelligente, Durable et Inclusive”, 2013
- Margaux Fix & Sophie De Saint Denis, “L’Economie Bleue : La Croissance Durable Bleue, Une Opportunité Nationale ?”, 2018
- Membres du Comité d’Orientations du RTA, “Propositions sur les Conditions de Réussite de la Mise en Œuvre de la Stratégie Atlantique, à Partir de l’Analyse de son Appropriation par la Société Civile, dans la Perspective de la Révision à mi-Parcours du Plan d’Action Atlantique”, Rapport 2017
- Ministère Délégué Auprès du Ministère de l’Energie, des Mines, de l’Eau et de l’Environnement, Chargé de l’Environnement, “Loi-Cadre N° 99-12 Portant Charte Nationale de L’Environnement et du Développement Durable”, 2014
- Ministère Délégué Auprès du Ministère de l’Energie, des Mines, de l’Eau et de l’Environnement, Chargé de l’Environnement, “Stratégie et Plan d’Actions National pour la Diversité Biologique du Maroc, 2016-2020”, 2016
- Ministère de l’Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, “Aperçu sur le Secteur de la Pêche Artisanale au Maroc : Gestion et Accès aux Pêcheries et Programme de Développement”, Présentation, 2017
- Ministère de l’Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, “Ibhar : Programme de Mise à Niveau et de Modernisation des Flottes Côtière et

Artisanale”, Brochure

- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, “Loi de Finance au Titre de l'Exercice Budgétaire 2016”, Projet de Performance, 2016
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, “Programme Ibhar II”, Cahier des Charges, 2013
- Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime – Département de la Pêche Maritime, “Stratégie de Développement et de Compétitivité du Secteur Halieutique”, Présentation
- Ministère de l'Intérieur, “Programme de Gestion Intégrée des Risques de Catastrophes Naturelles et de la Résilience”, Manuel Opérationnel du Programme, 2017
- Ministère de la Justice – Services des Affaires Européennes et Internationales, “Les Pollutions Maritimes : Régime des Infractions et des Peines – Notion de Responsabilité”, Etude, 2009
- Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire, “Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral”, Décret 2017-222, 2017
- Mohammad Rubaiyat Rahman, “Blue Economy and Maritime Cooperation in the Bay of Bengal : Role of Bangladesh”, 2016
- Nadia Machouri, “Le Littoral de la Wilaya de Rabat-Salé, Maroc, Etude de la Pollution Métallique et perspectives d'aménagement”, Présentation 2006
- Nations Unies, “Commission Economique pour l'Afrique”, Rapport Annuel 2018
- Nations Unies Commission Economique pour l'Afrique, “L'économie Bleue en Afrique : Guide Pratique”, 2016
- Océan Metiss, “Contribution à la Planification Spatiale Maritime du Bassin Sud-Ouest de la Zone Océan Indien”, 2018
- OCP Policy Center, “La Façade Atlantique de l'Afrique : Un Espace Géopolitique en Construction”, 2016
- Patrick Chaumette, “Challenge Economique et Maîtrise des Nouveaux Risques Maritimes : Quelle Croissance Bleue”, 2018
- Pierre Failler, “Blue Economy”, Présentation 2018
- Polyzogopoulos, “Avis du Comité Economique et Social Européen sur la « Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social Européen et au Comité des Régions – la Croissance Bleue : des Possibilités de Croissance Durable dans les Secteurs Marin et Maritime”, 2012
- Programme des Nations Unies pour le développement, “Leveraging the Blue Economy for Inclusive and Sustainable Growth”, Policy Brief, 2018
- Research and Information System for Developing Countries, “Blue Economy, Ocean Development and SDG-14: Implications for the Marine Ecosystem”, Policy Brief, 2017

- Sayedur R Chowdhury & Shahadat Hossain & SM Sharifuzzaman, "Blue Economic Development in Bangladesh", Policy Guide, 2017
- Secretariat Général de la Mer, "Comité Interministériel de la mer 2017", Dossier de
- Service Européen pour l'Action Extérieure, "The Black Sea : Revised EU Maritime Security Strategy Action Plan, Regional and Global Maritime Affairs", 2018
- Timothy Doyle, "Blue Economy and the Indian Ocean Rim", Journal of the Indian Ocean Region, 2018
- Transportation Infrastructure & Logistics, "Etude sur la Stratégie du Secteur du Transport Maritime Marocain et le Développement du Pavillon National au Maroc", Mission 1, 2013
- United Nations Conference on Trade and Development Food and Agriculture Organization of the United Nations, "Achieving the Targets of Sustainable Development Goal 14: Sustainable Fish and Seafood Value Chains and Trade", Background Note, 2018
- V.N. Attri, "An Emerging New Development Paradigm of the Blue Economy in IORA; A Policy Framework for the Future"
- Yousri Ben Hammadi, "Pour une Politique Préventive Contre les Risques de Pollution Accidentelle par les Hydrocarbures au Large des Côtes Tunisiennes", Policy Paper, 2017
- World Bank Group, "A Partnership for Saving West Africa's Coastal Assets", 2016
- World Bank Group, "Renforcement de la Résilience du Maroc: Apports pour une Stratégie de Gestion
- World Bank, "Toward a Blue Economy : A Pathway for Bangladesh's Sustainable Growth", 2018

Sites web:

- " L'avenir que Nous Voulons": http://www.uncsd2012.org/content/documents/775futurewewant_french.pdf
- " Objectifs du Développement Durable": http://www.un.org/fr/documents/view_doc.asp?symbol=A/69/L.85
- " La Politique Maritime Intégrée de l'Union Européenne" : http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_fr.pdf
- " Mauritius Declaration on Blue Economy": http://www.iora.net/media/158070/mauritius_Blue_Economy_declaration.pdf (accessed 30 October 2016)
- "Goal 14—Conserve and Sustainably Use Oceans, Seas and Marine Resources for Sustainable Development":
<https://unchronicle.un.org/article/goal-14-serve-and-sustainably-use-oceans-seas-and-marine-resources-sustainable> (accessed 17 November 2016).
- "Ocean Assets Valued at \$ 24 Trillion, but Dwindling Fast" : <http://www.worldwildlife.org/stories/ocean-assets-valued-at-24-trillion-but-dwindling-fast> (accessed 10 November 2016).

