



Suite au numéro 19 consacré à la vocation africaine du Maroc : Politiques et stratégies, et au n° 20 consacré à Aménagements et développements des territoires en Afrique, la Revue espace géographique et société marocaine lance cet appel à contribution pour le n° 22, Spécial : L'Afrique maritime : Réalités et perspectives

Argumentaire

Tout au long de l'histoire, l'espace maritime a joué et joue encore un rôle important dans l'ouverture et le développement des pays africains à des degrés différents. Il était source de malheurs, comme il a apporté des bienfaits, aussi bien pour les entités territoriales que pour les économies et les sociétés africaines.

En effet, à partir du XIV^{ème} siècle, des puissances étrangères à l'Afrique n'ont cessé de découvrir au fur et à mesure des parties de l'Afrique et d'exploiter ses richesses humaines et économiques, voir imposer leurs politiques.

Actuellement, l'Afrique représente 20,3 % des terres émergées ; 6 % de la surface de la planète ; 16,4 % de la population mondiale (2016) ; environ 30 % des réserves mondiales en minerais, ...80% des exportations sont des matières premières agricoles, pétrolières et minérales. 95 % de ses échanges internationaux se font par voie maritime et se caractérise par sa centralité géographique sur la carte des routes maritimes internationales, pourtant l'Afrique ne représente que moins de 5 % du commerce maritime mondial et 2 % du trafic conteneurisé de la planète. L'Afrique subsaharienne n'absorbe que 1,78 % du trafic conteneurisé mondial et l'Afrique de l'ouest et du centre représente 0,85% du trafic conteneurisé dans le monde en 2015.

Autant d'indicateurs qui considèrent l'Afrique comme étant le continent le plus riche au monde en termes de ressources naturelles, mais aussi paradoxalement, comme étant le plus pauvre en termes de développement économique et social.

De ce fait, Est-ce que les composantes du transport maritime ont joué, jouent actuellement et joueront encore un rôle dans le sous développement du continent africain ? Ou au contraire, peuvent-ils aider à son développement ?

Selon les différents rapports internationaux, les pays africains sont mal notés dans les domaines d'équipement portuaire ; de compétitivité logistique, de connectivité maritime, des couts du transport maritime, de la gestion portuaire, de facilité de faire des affaires, de la gouvernance portuaire et bien d'autres.... ; Les pays africains ne s'approprient pas les domaines du transport maritime et de la logistique. Ils leur manquent les infrastructures

modernes et ne les maîtrisent pas, la bonne gouvernance fait défaut, ce qui ne favorise pas le développement des échanges commerciaux entre les pays africains et le reste du monde.

Les africains, pour diverses raisons, n'ont pu développer les métiers de la mer et ce jusqu'à présent, ce qui explique en grande partie le sous développement du continent. Face à cette réalité, les ports africains sont de plus en plus contrôlés par les chargeurs et armateurs globaux internationaux et les grandes compagnies de transport maritime, étrangères à l'Afrique contrôlent presque la totalité de la chaîne du transport maritime africain.

Au-delà du développement du commerce international, ces compagnies se préoccupent de garantir la libre circulation et la sécurité du transport maritime. Pour cela, elles cherchent à maîtriser les points de passages stratégiques, à sécuriser les ports et les navires, à envisager des alternatives terrestres et à éventuellement diversifier les routes maritimes.

Ainsi, le contrôle des routes maritimes, la concentration pour la plupart sur quelques itinéraires très précis et la maîtrise de toute la chaîne logistique afférente suscite des tensions et ravive une compétition féroce entre les ports africains, mettant parfois en concurrence frontale des pays limitrophes.

Cela n'empêche, depuis le début du XXI^{ème} siècle, les ports africains connaissent un réel dynamisme, par la hausse de la conteneurisation des échanges, l'évolution des infrastructures, la multiplication des projets d'envergures... Entre 2007 et 2017, pas moins de 50 milliards de dollars auront été investis dans le secteur portuaire africain. Avec une croissance annuelle de 7 % des trafics maritimes et des volumes d'échanges multipliés par quatre, stimulés notamment par l'Asie, l'Afrique suscite un regain d'intérêt. Bref, le continent africain est plus en plus convoité par les puissances du nord et encore davantage par les pays émergents.

Pour autant, les freins qui entravent le développement du transport maritime en Afrique sont nombreux, dont la faible intégration régionale. Certes, il existe plusieurs organisations régionales à vocation économique, mais aucune d'échelle continentale. Ces organisations sont peu actives en raison des problèmes de transports et surtout de la faible complémentarité économique des États concernés et l'insuffisance des moyens de transports, du fait que les réseaux ferroviaires et routiers sont très incomplets et de nombreuses régions demeurent enclavées et les ports d'envergure limitée ont encore beaucoup à faire pour s'aligner sur les standards internationaux.

En définitif, le continent africain peut ainsi être qualifié de « marge extravertie » de la mondialisation. Pourtant largement tourné vers l'extérieur, il participe encore très peu au flux internationaux et reste globalement soumis et dépendant.

Pour s'intégrer équitablement dans l'économie mondiale et améliorer le bien être des populations africaines, les ports africains et les maillons du transport maritime pourront jouer un rôle clé dans le développement du commerce international et du développement économique et social des pays africains, car ils sont les premiers points d'entrée et de sortie des marchandises et le transport maritime est un des piliers les plus importants de la globalisation actuelle et de la chaîne de valeur mondiale.

Pour que le secteur du transport maritime joue pleinement son rôle de développeur, il faut revoir la façon dont est organisé le secteur maritime africain, du fait qu'il a un impact

considérable sur le volume des échanges et sur les coûts de transport. Ce dernier étant un facteur important de la compétitivité d'un pays et de ses entreprises. De surcroît, le secteur du commerce et du transport maritime est sans cesse soumis à des changements réglementaires et les cadres portuaires doivent être à même de comprendre et de maîtriser la complexité croissante de la gestion portuaire.

L'objectif principal de cet appel à contribution est de lier contact entre les chercheurs, acteurs et intervenants maritimes intéressés ; de partager les connaissances et l'expertise entre les opérateurs portuaires afin de dégager les réalités et les perspectives du transport maritime intéressant l'Afrique; de renforcer la gestion des talents et le développement des ressources humaines dans le secteur et pourquoi pas apporter de la valeur ajoutée à travers les recherches dans ce domaine.

Les conditions de soumission

Les textes devront avoir un format d'environ 35 000 signes (espaces, notes de bas de page et bibliographie compris, ainsi qu'un court résumé d'environ 800 signes, en français et anglais et 5 mots clés

Informations aux auteurs

Proposition d'articles avant le 30 Mai 2018

Les auteurs seront avisés de la décision du comité scientifique avant le 30 Juin 2018

La version révisée des textes est attendue avant le 30 Juillet 2018

Le numéro 22 de la Revue paraîtra fin Octobre 2018

Guide de soumission :

Les auteurs enverront leurs contributions aux adresses e-mail suivantes :

m_nachoui@yahoo.fr

nachoui2020@gmail.com

Les propositions devront se conformer aux normes suivantes :

- Rédaction en langue française ou anglaise ou en arabe.
- Les propositions devront être présentées dans un document Word au format **Times New Roman**, police **12**, les titres en gras au même format, police 14.
- Résumé en Français et en Anglais et (arabe) avec mots clés.

Evaluation :

Les articles soumis seront évalués par deux évaluateurs conformément à la procédure dite « *en double aveugle* » en assurant l'anonymat des auteurs.

Membres du comité scientifique international

ABOU EL FARAH. Yahia : Institut des études africaines, Université Mohamed V Rabat, Maroc

ADIDI. Abdelaziz : Institut National d'Aménagement et Urbanisme de Rabat, Université Mohamed V Rabat

AKDIM. Brahim : Université Sidi Mohamed Ben Abdellah, Fès, Maroc

AMRI. Mostafa : Ecole Nationale de commerce et gestion, Université Hassan II, Casablanca, Maroc

BENALI. Abderrahim : Université Cadi Ayyad Marrakech, Maroc

BENATTOU. Mohamed : Université Ibn Zohr Agadir, Maroc

BOULIFA. Abdelazziz : Université Abdelmalek Essaadi Tétouan, Maroc

BOUZIANE. Abdelmajid : Université Hassan II, Casablanca, Maroc

CHADLI. Mohamed : Université Boumediene, Alger, Algérie

DAHMANI. M'hamed : Université Mohamed 1er Oujda, Maroc

DE JONG. Carmen : Université de Strasbourg, France

DELAPLACE. Marie : Université de Paris-Est Marne la Vallée, France

DINAR. Brahim : Université Hassan 1er Settat, Maroc

DONSIMONI. Myriem : Université de Savoie, Grenoble, France

DUONG. Philippe : Directeur de SAMARCANDE, France

ELKHAYAT. Mustapha : Professeur aux Université, Maroc

EZZAKI. Tarik : Université Hassan II Casablanca, Maroc

FRANCOU. Bernard : Expert International, France

GONGAIE. Abdelkader : Université Hassan II, Casablanca, Maroc

LABARONNE, Daniel : Université Montesquieu, Bordeaux IV, France

LAKRAD. Mohamed : Université Chouaib Doukkali, El Jadida, Maroc

LEBOEUF. Cédric : Université de Nantes, France

NACHOUI. Mostafa, Université Hassan II, Casablanca, Maroc

NCHARE NOM. Théophile Mirabeau, Université de Yaoundé II, Cameroun

OUESLATI. Emna Gana : Université Manouba, Tunisie

PACHE. Gilles : Universités, Aix-Marseille, France

SAVY. Michel : Université de Paris Est Créteil, France

SCHOUMAKER. Bernadette Mérenne : Université de Liège, Belgique

SOUARI ANIORTE. Juan Carlos : Université de Barcelone, Espagne

TARRIUS. Alain : Université de Toulouse II, France

BOUZIDI Rachida : Faculté des Lettres Ben Msik, Maroc

ELHARRANE Lalla Mérieme : FSJES, route d'El Jadida Casablanca, Maroc