

## Le port de Dakhla atlantique : levier stratégique de connectivité logistique pour l'intégration régionale et le développement territorial des provinces du sud

Dakhla Atlantique Port: A Strategic Lever for Logistics Connectivity, Regional Integration, and Territorial Development of the Southern Provinces.

Auteur 1 : Mariam KERROUCH.

Auteur 2 : Khalid HDIDOU..

### Mariam KERROUCH

Docteur en sciences économiques et gestion  
Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Meknès  
Université Moulay Ismail  
Laboratoire d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales  
Maroc

### Khalid HDIDOU

Docteur en Docteur en Business et administration  
Université cote d'Azur  
Groupe de recherche en management

**Déclaration de divulgation :** L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

**Conflit d'intérêts :** L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

**Pour citer cet article :** HAKIKI .R (2025). « Le port de Dakhla atlantique : levier stratégique de connectivité logistique pour l'intégration régionale et le développement territorial des provinces du sud », African Scientific Journal « Volume 03, Num 33 » pp: 0011 – 0029.



DOI : 10.5281/zenodo.17659787  
Copyright © 2025 – ASJ



## Résumé :

Le port de Dakhla Atlantique constitue un projet structurant d'envergure nationale et continentale, inscrit dans une stratégie marocaine de projection géoéconomique vers l'Afrique subsaharienne. Ce projet s'inscrit dans une dynamique globale de transformation des périphéries sahariennes marocaines en hubs logistiques intercontinentaux, en cohérence avec les objectifs de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Situé au croisement des routes maritimes reliant l'Europe, l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique latine, le port vise à désenclaver les provinces du Sud et à favoriser leur intégration dans les chaînes de valeur régionales. Ce travail adopte une approche théorique mobilisant l'économie territoriale (Courlet & Pecqueur, 2013), la géographie des transports (Rodrigue, 2020) ainsi que les travaux récents sur la logistique numérique en Afrique (AfDB, 2024). Elle s'appuie également sur une lecture critique des rapports institutionnels et stratégiques (Ministère de l'Équipement et de l'Eau, 2023 ; Banque mondiale, 2017).

Trois axes structurent notre analyse. D'abord, le port est pensé comme un instrument de réorganisation des flux logistiques africains, notamment dans les corridors Tanger-Dakhla-Lagos et Dakhla-Dakar. Ensuite, il constitue un accélérateur potentiel de développement territorial, à travers la structuration de filières locales (halieutique, énergies renouvelables, services portuaires). Enfin, le projet porte une ambition digitale, avec la mise en place de plateformes logistiques intelligentes, de solutions e-logistiques et d'outils de gestion interopérables.

Cependant, plusieurs conditions conditionnent la réussite de ce projet. Il s'agit notamment de la mise en œuvre d'une gouvernance multi-niveaux, de l'implication effective des acteurs locaux et de la compatibilité technologique entre les systèmes d'information logistiques. Des défis persistent également en matière de formation, de coordination institutionnelle et de gestion des externalités environnementales.

Le port de Dakhla Atlantique représente un levier stratégique incontournable pour impulser une dynamique de développement territorial harmonieux et une intégration économique régionale durable. La convergence des infrastructures modernes, d'une gouvernance inclusive et d'une exploitation maîtrisée des technologies numériques s'avère indispensable pour maximiser les retombées socio-économiques et assurer l'ancrage pérenne du projet dans les provinces du Sud.

**Mots clés : Port, logistique, développement, intégration, Afrique.**

**Abstract :**

The Dakhla Atlantic Port is a major structural undertaking of national and continental scope, positioned at the heart of Morocco's geoeconomic strategy toward Sub-Saharan Africa. It forms part of a wider ambition to transform the Saharan peripheries into genuine intercontinental logistics hubs, fully aligned with the objectives of the African Continental Free Trade Area . Benefiting from a strategic location at the crossroads of maritime routes connecting Europe, West Africa, and Latin America, the port is designed to break the historical isolation of Morocco's southern provinces and to facilitate their integration into evolving regional value chains. The analytical framework mobilized in this paper draws on territorial economics (Courlet & Pecqueur, 2013), transport geography (Rodrigue, 2020), and recent scholarship on digital logistics in Africa (AfDB, 2024). It is complemented by a critical reading of recent institutional and strategic reports (Ministry of Equipment and Water, 2023; World Bank, 2017). The analysis is structured around three central pillars. First, the port is envisioned as an instrument for reorganizing African logistics flows, particularly along the Tanger–Dakhla–Lagos and Dakhla–Dakar corridors. Second, it is expected to accelerate territorial development by supporting the emergence and consolidation of local value chains in sectors such as fisheries, renewable energy, and port services. Third, the project carries a strong digital orientation, notably through the deployment of smart logistics platforms, e-logistics solutions, and interoperable management systems.

Yet the success of this ambitious infrastructure depends on several key conditions. These include the establishment of effective multi-level governance, the meaningful participation of local actors, and the technological harmonization of logistics information systems. Persistent challenges also remain in the areas of training, institutional coordination, and the management of environmental externalities.

Ultimately, the Dakhla Atlantic Port represents a strategic catalyst for balanced territorial development and sustainable regional economic integration. Its long-term contribution to Morocco's southern provinces will rely on the convergence of modern infrastructure, inclusive governance, and well-managed digital technologies, ensuring both its socio-economic impact and its durability over time.

**Keywords: Port, logistics, development, integration, Africa.**

## Introduction :

Dans un contexte marqué par la montée en puissance des enjeux logistiques dans la compétitivité territoriale, le Maroc s'affirme comme un acteur stratégique du commerce africain, notamment par le biais de ses infrastructures portuaires. Après le succès du complexe Tanger Med, le Royaume investit massivement dans de nouveaux pôles logistiques au sud, avec en tête de proue le port de Dakhla Atlantique, projet inscrit dans le Plan d'Accélération Industrielle et les Orientations Royales sur l'intégration africaine (KERROUCH, M. 2024). Ce port vise à faire des provinces du Sud une plateforme d'échanges intercontinentaux, en les connectant aux marchés d'Afrique de l'Ouest, d'Europe et d'Amérique latine (Ministère de l'Équipement et de l'Eau, 2023).

Ce projet coïncide également avec la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), adoptée en 2018, qui ambitionne de créer un marché commun africain à travers la suppression progressive des barrières tarifaires et non tarifaires. Selon la CNUCED (2021), la ZLECAf pourrait accroître les échanges intra-africains de 33 % et stimuler la croissance logistique, à condition de renforcer les infrastructures transfrontalières. Des analyses récentes confirment que la performance logistique des ports d'Afrique de l'Ouest reste très inégale, ce qui renforce la nécessité de nouveaux hubs structurants tels que Dakhla Atlantique (Ibeh, 2025). À la lumière de ces dynamiques, une question centrale se pose :

*Dans quelle mesure le port de Dakhla Atlantique peut-il jouer un rôle structurant dans l'intégration économique régionale de l'Afrique de l'Ouest tout en contribuant au développement territorial des provinces du Sud marocain ?*

Cet enjeu est d'autant plus important que la connectivité entre les ports africains et leurs hinterlands demeure un défi majeur, comme l'a démontré Kunambi (2025) dans une modélisation récente portant sur l'optimisation des corridors logistiques. Cette problématique engage une réflexion sur l'articulation entre logique géoéconomique nationale, dynamiques régionales africaines et développement local inclusif. Elle s'inscrit dans un champ d'étude croisé entre la géographie des transports, la planification territoriale et l'économie du développement.

L'intérêt de ce travail est triple :

- Théorique, car il contribue à enrichir les approches de l'économie territoriale en Afrique, en examinant le rôle des infrastructures lourdes dans les recompositions spatiales. Pour Courlet & Pecqueur (2013), les territoires sont désormais des "espaces

de coordination" entre acteurs, où les infrastructures jouent un rôle de "médiateur territorial" entre ressources locales et marchés globaux.

- Empirique, car le port de Dakhla est encore en phase de développement, ce qui permet une analyse prospective des opportunités et des risques liés à son ancrage régional.
- Opérationnel, dans la mesure où les résultats peuvent orienter les décisions politiques et stratégiques en matière d'aménagement, de formation, de gouvernance locale et de coopération interrégionale.

Ce travail adopte une démarche purement théorique. Il repose sur une analyse documentaire des sources disponibles, sans recourir à une enquête de terrain ou à une étude empirique. Les éléments analysés proviennent de rapports institutionnels, de travaux académiques récents et de documents stratégiques portant sur la logistique, le développement territorial et l'intégration régionale en Afrique.

Pour aborder cette problématique, la recherche adopte un positionnement épistémologique constructiviste, privilégiant l'interprétation critique des sources documentaires pour comprendre les dynamiques logistiques et territoriales. Le mode de raisonnement adopté est principalement inductif, permettant de dégager des analyses et conclusions à partir de l'examen systématique des rapports institutionnels, études académiques et documents stratégiques. Cette approche est fondée sur une analyse documentaire rigoureuse, se justifie par le caractère encore émergent du port de Dakhla Atlantique et par la richesse des données secondaires disponibles. Elle permet ainsi de proposer une lecture structurée des enjeux et opportunités liés à ce projet, tout en offrant des perspectives sur son rôle structurant dans l'intégration économique régionale et le développement territorial des provinces du Sud marocain.

Afin de répondre à cet objectif, cette recherche précise d'abord son sujet, qui porte sur le rôle du port de Dakhla Atlantique dans les dynamiques d'intégration économique et de développement territorial, avant de développer son objectif général consistant à analyser son positionnement géoéconomique et son potentiel structurant. Elle s'articule ensuite autour de quatre parties principales : (1) une revue de littérature, (2) l'analyse du port comme levier d'intégration économique régionale ouest-africaine, (3) l'examen de son impact potentiel comme locomotive du développement territorial du Sud marocain, et (4) l'identification des enjeux et défis à relever.

### **1. Revue de littérature :**

L'intégration régionale est aujourd'hui considérée comme un levier fondamental de développement pour les pays du Sud, en particulier sur le continent africain. Face aux limites

des marchés nationaux, à la rareté des ressources productives et aux défis de la mondialisation, les pays africains cherchent à mutualiser leurs efforts économiques par la coopération et l'interconnexion. Dans cette perspective, le port de Dakhla Atlantique apparaît comme une infrastructure structurante pouvant contribuer à la fois à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest et au développement territorial des provinces du Sud marocain.

### **1.1. Fondements théoriques de l'intégration régionale :**

Les théories de l'intégration régionale, développées notamment par Balassa (1961), Haas (1958) et Viner (1950), distinguent différents niveaux d'intégration économique allant de la simple zone de libre-échange à l'union économique et monétaire. Balassa (1961) propose une typologie en cinq étapes (libre-échange, union douanière, marché commun, union économique, intégration politique), soulignant que l'intégration vise à éliminer les barrières aux échanges et harmoniser les politiques économiques. Haas (1958), à travers son approche néo-fonctionnaliste, suggère que les coopérations techniques, notamment dans le domaine des infrastructures, peuvent entraîner un processus d'intégration plus profond.

Cette approche est complétée par les apports plus contemporains de la nouvelle économie géographique (Krugman, 1991), qui met en avant les effets d'agglomération, les rendements d'échelle croissants et les dynamiques de polarisation spatiale. Ces logiques renforcent l'idée que les infrastructures comme les ports peuvent catalyser le développement en créant des "nœuds" de croissance logistique et industrielle.

### **1.2. Théories du développement territorial :**

La littérature sur le développement territorial insiste sur l'importance de l'ancrage local des dynamiques économiques. Les travaux de Perroux (1955) sur les pôles de croissance démontrent que certains espaces moteurs peuvent entraîner les territoires environnants par des effets d'entraînement. Boudeville (1966) adapte ce modèle à l'échelle régionale, en insistant sur la capacité des infrastructures à déclencher un développement spatialement diffus.

Dans la même logique, Veltz (1996) et Aydalot (1986) mettent en avant le rôle des territoires dans la production de l'innovation et la coordination des acteurs économiques. Le port de Dakhla pourrait ainsi devenir un catalyseur d'activités productives et logistiques si son développement s'accompagne d'un écosystème territorial (zones industrielles, infrastructures routières et ferroviaires, formation locale).

### **1.3. Port, connectivité et logistique régionale :**

Les approches par les réseaux (Castells, 1996 ; Rodrigue, 2020) mettent l'accent sur le rôle des infrastructures dans l'économie globalisée. Dans ce cadre, le port de Dakhla est pensé comme

un hub connecté aux grandes routes maritimes africaines et atlantiques, participant à une logique de chaînes logistiques régionales et mondiales. Il s'agit ici de renforcer la connectivité Sud-Sud, en lien avec les dynamiques de la ZLECAf et les corridors économiques transsahariens.

#### **1.4. Approche critique : dépendance et géopolitique des infrastructures**

Certaines approches critiques, comme la théorie de la dépendance (Amin, 1973 ; Rodney, 1972), interrogent les effets réels de ces grands projets d'infrastructure. Elles alertent sur le risque que ces infrastructures profitent avant tout à des acteurs exogènes, renforçant des dynamiques d'extraversion économique sans réelle transformation structurelle locale.

Enfin, les analyses géopolitiques (Lacoste, 1976 ; Ó Tuathail, 1996) soulignent que les infrastructures ne sont pas neutres : elles s'inscrivent dans des rapports de pouvoir. Le port de Dakhla joue à ce titre un rôle dans la projection de la souveraineté marocaine au Sahara et dans sa stratégie d'influence africaine.

Mansour (2025) montre que la compétition géopolitique autour des infrastructures structurelles en Afrique est désormais un enjeu central de souveraineté, d'accès et de contrôle.

#### **2. Un levier d'intégration économique régionale ouest-africaine :**

Dans un contexte marqué par la montée en puissance des logiques d'intégration régionale sur le continent africain, le projet du port de Dakhla Atlantique s'inscrit comme une initiative géostratégique de premier plan, visant à repositionner le sud du Maroc comme carrefour logistique et commercial entre l'Afrique de l'Ouest, l'Europe et les Amériques. Situé aux portes du Sahel et à proximité immédiate des États membres de la CEDEAO, ce port vise à réduire la fragmentation économique régionale, en offrant une plateforme portuaire et industrielle de nouvelle génération capable de fluidifier les échanges et de consolider les corridors transafricains.

Loin de constituer une simple infrastructure maritime, Dakhla Atlantique incarne une vision d'aménagement régional fondée sur la complémentarité économique interafricaine. Ce projet traduit également la volonté du Maroc de s'ancrer durablement dans les dynamiques de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), en renforçant les capacités logistiques nécessaires à l'accroissement des flux intra-africains. En ce sens, le port ambitionne de devenir un pivot régional de la connectivité Sud-Sud, offrant une alternative stratégique aux ports traditionnels saturés ou éloignés des zones de production ouest-africaines.

Plusieurs études récentes (CEA, 2022 ; BAD, 2023) soulignent l'importance des infrastructures de transport dans le succès des politiques d'intégration. Selon la Banque africaine de

développement, l'absence de réseaux logistiques adaptés entre les régions africaines représente l'un des principaux freins aux échanges commerciaux intra-continentaux, qui ne dépassent pas 17 % du total des échanges africains. Dans ce contexte, Dakhla Atlantique se positionne comme un maillon structurant pour la mise en réseau des économies régionales, en particulier dans le prolongement du Corridor atlantique Tanger-Dakhla-Abidjan-Lagos.

Par ailleurs, ce projet répond aussi à des objectifs nationaux, notamment en matière de valorisation des territoires du Sud marocain, de déploiement de zones industrielles intégrées, et de diversification des partenariats économiques vers l'Afrique subsaharienne. Il s'agit donc d'un projet à double portée : nationale et continentale, qui conjugue logique d'ouverture économique, diplomatie régionale proactive et stratégie de développement endogène.

Le port de Dakhla Atlantique constitue un vecteur d'intégration régionale appelé à renforcer la compétitivité logistique du Maroc tout en favorisant la convergence économique entre l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest, conformément aux aspirations du Plan d'accélération industrielle du Maroc (2014-2020, prolongé jusqu'en 2023) et aux orientations de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

### **2.1. Une plateforme de connectivité interrégionale et logistique Sud-Sud :**

L'un des piliers fondamentaux du port de Dakhla Atlantique réside dans sa capacité à renforcer la connectivité physique et logistique entre le Maroc et les marchés d'Afrique de l'Ouest. Dans une région où l'inadéquation des infrastructures entrave depuis longtemps la fluidité des échanges, ce port ambitionne de combler un vide stratégique. Conçu avec une capacité de traitement annuelle de plus de 2,5 millions de tonnes de marchandises, Dakhla Atlantique offrira des services portuaires modernes à même de réduire les délais et coûts logistiques, souvent cités parmi les principaux obstacles à l'intégration continentale (OCDE, 2023).

La plateforme portuaire est également pensée comme une interface multimodale, combinant les connexions maritimes, routières et potentiellement ferroviaires dans une logique d'articulation territoriale. Relié à l'axe routier national par la voie express Tiznit-Laâyoune-Dakhla, et positionné à proximité de routes transsahariennes, le port permettra d'accéder plus directement aux marchés enclavés du Sahel (Mali, Niger, Burkina Faso), tout en désenclavant les provinces du Sud marocain. Il s'agit donc d'un projet qui ne se contente pas d'être tourné vers la mer, mais qui s'inscrit dans une logique d'intégration continentale terrestre et maritime à la fois.

En offrant une alternative logistique efficiente par rapport aux ports saturés d'Abidjan, de Dakar ou de Lagos, Dakhla Atlantique pourrait renforcer la compétition logistique régionale et attirer une part croissante des flux commerciaux Sud-Sud. Selon un rapport du Policy Center for the

New South (2022), le coût moyen d'exportation depuis l'Afrique subsaharienne est 60 % plus élevé que la moyenne mondiale, principalement en raison de l'insuffisance d'infrastructures performantes. Dakhla ambitionne donc de se positionner comme un nœud de désenclavement logistique, à même de redéfinir les routes commerciales ouest-africaines.

**Tableau 1 : Principaux indicateurs opérationnels du port de Dakhla Atlantique**

Indicateur	Valeur / Description
Route d'accès	pont 1 200 m + route 7 km ( <a href="#">Ministère du Transport</a> )
Tirant d'eau	-16 m
Quais (commerce)	675 m
Quais (pêche)	1 662 m
Zones industrielles/logistiques	30 ha + 1 650 ha
Objectifs de trafic (annuels)	35 Mt et 1 M EVP

*Source : élaboré par nos soins*

Ce tableau décrit les principales caractéristiques techniques et capacités du port de Dakhla Atlantique, qui illustrent son envergure et ses fonctionnalités clés :

- Route d'accès : le port est relié au continent par un pont maritime long de 1 200 mètres et une route terrestre de 7 kilomètres, facilitant ainsi la connexion avec le réseau routier national.
- Tirant d'eau : la profondeur d'eau au quai est de 16 mètres, ce qui permet d'accueillir des navires de grande taille, notamment des porte-conteneurs et des cargos modernes.
- Quais (commerce) : le port dispose de 675 mètres de quais dédiés aux activités commerciales, pour le chargement et déchargement de marchandises.
- Quais (pêche) : 1 662 mètres de quais sont réservés aux activités halieutiques, c'est-à-dire pour les navires de pêche et les opérations liées à ce secteur.
- Zones industrielles/logistiques : il y a une surface aménagée de 30 hectares, extensible jusqu'à 1 650 hectares, dédiée à l'installation d'infrastructures logistiques, industrielles et de stockage autour du port.
- Objectifs de trafic (annuels) : le port est conçu pour gérer annuellement environ 35 millions de tonnes de marchandises et un million d'EVP (équivalent vingt pieds, une unité standard pour les conteneurs).

Ces chiffres montrent que Dakhla Atlantique est conçu comme un port moderne à grande capacité, capable de jouer un rôle stratégique majeur dans le commerce régional et la pêche, tout en disposant d'espaces importants pour le développement industriel et logistique.

## **2.2. Un catalyseur de corridors économiques transsahariens :**

Au-delà de sa fonction logistique, le port de Dakhla Atlantique s'insère dans une vision plus large de développement de corridors économiques régionaux, visant à favoriser la croissance intégrée et la connectivité productive entre les pays africains. Dans cette optique, le projet participe directement à la consolidation du Corridor Atlantique Tanger-Dakhla-Abidjan-Lagos, considéré par plusieurs institutions (CEDEAO, 2022 ; UNCTAD, 2021) comme une artère stratégique pour le commerce intra-africain.

Ce corridor, long de plusieurs milliers de kilomètres, articule des ports majeurs, des zones économiques spéciales, des centres industriels et des marchés de consommation en pleine expansion. Le rôle de Dakhla est de servir de point de bifurcation logistique, en canalisant les flux entre l'Afrique de l'Ouest et les marchés européens et américains via le Maroc. Ce positionnement est renforcé par les nombreux accords de libre-échange signés par le Royaume, notamment l'Accord d'Agadir, l'Accord de libre-échange continental africain (ZLECAf), et le partenariat avancé avec l'Union européenne (El hadj Abdou Karim, K. E. B. E., GOMIS, J. S., DANGOURA, M., & CISSE, I. (2023).

Dakhla Atlantique pourrait ainsi devenir un maillon essentiel dans la mise en œuvre des Zones de développement transfrontalières, soutenues par l'Union africaine et la BAD, en facilitant l'interconnexion entre zones économiques et en encourageant la spécialisation régionale. Le corridor ne se limite pas à la circulation des biens : il ouvre également la voie à des projets énergétiques transnationaux, comme l'initiative du gazoduc Nigeria-Maroc ou l'interconnexion électrique Nord-Sud, qui renforcent la logique d'intégration sectorielle.

## **2.3. Un moteur d'industrialisation et de transformation régionale :**

Enfin, l'un des volets les plus ambitieux du projet de Dakhla Atlantique concerne la valorisation industrielle des territoires à travers la création de zones économiques et industrielles intégrées, destinées à stimuler l'investissement et la transformation locale. En cohérence avec le Plan d'accélération industrielle du Maroc, le site accueillera des unités de transformation agroalimentaire, halieutique, logistique, et potentiellement des clusters de production textile, automobile ou énergétique, en fonction des partenariats noués avec les investisseurs africains et internationaux (EL HASSANI, W., & ALLALI, A. 2023)..

Cette orientation industrielle vise à corriger un déséquilibre structurel : malgré la richesse des ressources naturelles, l'Afrique de l'Ouest reste faiblement industrialisée, avec un secteur manufacturier représentant en moyenne moins de 12 % du PIB régional (AfDB, 2023). En promouvant la transformation locale des matières premières et la montée en gamme des

exportations, le port ambitionne de renforcer les chaînes de valeur régionales, en particulier dans les secteurs agro-industriels et halieutiques, qui présentent un fort potentiel dans le sud marocain et les pays sahéliens.

Par ailleurs, l'approche intégrée du projet associant infrastructures portuaires, logistique, zones franches, services douaniers et énergies renouvelables – crée un écosystème favorable à la co-localisation industrielle et

à la coopération interentreprises régionale. Dans cette logique, Dakhla Atlantique pourrait devenir une zone de co-développement, où les opérateurs marocains, ivoiriens, sénégalais ou nigériens coopèrent dans des projets à valeur ajoutée continentale, au service d'un développement industriel inclusif et durable.

### **3. Une locomotive pour le développement territorial du Sud marocain :**

La réalisation du port de Dakhla Atlantique ne répond pas uniquement à une ambition de projection géoéconomique vers l'Afrique de l'Ouest ; elle s'inscrit également dans une dynamique plus large de restructuration territoriale et de rééquilibrage régional à l'échelle nationale. Dans un contexte où les grandes infrastructures de croissance sont historiquement concentrées dans le Nord du Royaume notamment dans l'axe Tanger-Casablanca – le Sud marocain, bien que stratégique, demeure encore en quête de leviers durables d'ancrage industriel, de transformation productive et d'ouverture sur les flux continentaux.

Le projet Dakhla Atlantique constitue dès lors une véritable locomotive de développement territorial, en catalysant les ressources locales, en modernisant les services, et en structurant un écosystème économique régional apte à générer de l'emploi, attirer les investissements, et renforcer la connectivité du Sahara marocain. En articulant les politiques d'aménagement du territoire, les stratégies sectorielles nationales et les logiques d'agglomération économique, ce projet incarne une nouvelle génération d'infrastructures porteuses de cohésion territoriale, de souveraineté fonctionnelle et d'attractivité régionale.

#### **3.1. Dakhla Atlantique comme catalyseur de croissance territoriale :**

Le projet de Dakhla Atlantique incarne une véritable stratégie de rééquilibrage spatial au sein du territoire marocain. Il vise à rompre avec les dynamiques historiques de centralisation économique concentrées autour de l'axe Tanger-Casablanca, en favorisant une déconcentration des activités vers les régions du Sud. Dans cette logique, Dakhla devient un levier de croissance territoriale et d'aménagement du territoire, permettant l'émergence d'un nouveau pôle économique au cœur du Sahara atlantique.

La construction du port et de ses zones d'activités induira une création d'emplois directs et indirects dans les secteurs portuaires, logistiques, industriels, halieutiques et de services. Selon les prévisions du ministère de l'Équipement et de l'Eau, le projet pourrait générer plusieurs milliers d'emplois, notamment dans l'implantation de zones industrielles spécialisées. Ces dernières accueilleront des activités à forte valeur ajoutée, en particulier dans les filières agroalimentaires, halieutiques, aquacoles et des énergies renouvelables – des domaines prioritaires inscrits dans le modèle de développement des provinces du Sud.

L'effet d'entraînement sera également territorial : les investissements publics et privés injectés dans le port permettront de structurer l'économie locale autour de nouvelles chaînes de valeur régionales, réduisant ainsi les disparités socio-économiques persistantes entre le Nord et le Sud du Royaume. Dans cette perspective, Dakhla devient non seulement une plateforme portuaire, mais aussi un véritable moteur de développement régional intégré.

### I. 3.2. Insertion dans les stratégies nationales et régionales :

Le projet de Dakhla Atlantique ne s'inscrit pas en marge des politiques publiques, mais en parfaite articulation avec la vision royale pour les provinces du Sud, amorcée en 2015 à travers un plan de développement intégré mobilisant plus de 77 milliards de dirhams (Ministère de l'Intérieur, 2020). Ce plan, qui comprend des infrastructures routières, portuaires, énergétiques, agricoles et sociales, vise à faire du Sud marocain un carrefour d'échanges avec l'Afrique tout en consolidant la souveraineté territoriale du Maroc.

Le port de Dakhla crée une synergie structurelle avec les autres projets majeurs de la région, notamment :

- les unités de dessalement de l'eau de mer destinées à l'agriculture et à la consommation urbaine,
- les centrales solaires et éoliennes intégrées dans la stratégie énergétique nationale (objectif : 52 % d'énergies renouvelables d'ici 2030),
- la création d'une zone industrielle et logistique, adossée aux infrastructures portuaires et raccordée au réseau national.

Par ailleurs, Dakhla Atlantique s'intègre pleinement dans deux politiques sectorielles clés :

- la stratégie Halieutis, qui vise la valorisation et la transformation des ressources marines, pilier de l'économie régionale,
- et la Stratégie Logistique Maroc 2030, qui encourage le développement de hubs régionaux pour fluidifier les échanges commerciaux.

Ce double ancrage – territorial et stratégique – confère à Dakhla une position centrale dans la mise en œuvre des grandes ambitions économiques, environnementales et sociales du Maroc à l’horizon 2030.

### 3.3. Effets d’agglomération et attractivité territoriale :

Le port de Dakhla Atlantique, en catalysant un vaste tissu d’activités économiques, contribue à la formation d’un écosystème régional intégré, où interagissent infrastructures modernes, services logistiques, institutions bancaires, plateformes technologiques et centres de formation. Ce processus d’agglomération engendre des effets multiplicateurs en matière de productivité, d’innovation et d’attractivité, à l’image des zones industrielles autour des ports de Tanger Med ou de Nouakchott.

À moyen terme, la région pourrait devenir un pôle d’attraction pour les investissements directs étrangers (IDE). Son positionnement géographique exceptionnel – à la croisée des routes atlantiques, sahariennes et ouest-africaines – offre aux investisseurs une porte d’entrée stratégique sur un marché régional en pleine expansion, dans un environnement politiquement stable et économiquement incitatif. Le foncier disponible, les exonérations fiscales prévues pour les zones franches, ainsi que l’appui institutionnel renforcent cette attractivité.

Pour mieux cerner les multiples retombées du projet sur le territoire, le tableau ci-dessous propose une synthèse des principaux effets territoriaux de Dakhla Atlantique selon quatre dimensions stratégiques :

**Tableau 2 : Impacts territoriaux structurants du projet Dakhla Atlantique sur la région sud du Maroc**

<b>Dimension</b>	<b>Effets attendus</b>	<b>Instruments ou leviers associés</b>
<b>Économique</b>	Création d’activités nouvelles, diversification de la base productive, développement des filières	Zone industrielle, plateformes logistiques, desserte multimodale
<b>Sociale</b>	Création d’emplois, développement des compétences, amélioration des services de proximité	Formation professionnelle, partenariats publics-privés, centres de services
<b>Environnementale</b>	Transition énergétique, réduction des émissions, valorisation durable des ressources maritimes	Énergies renouvelables, stratégie Halieutis, projets de dessalement
<b>Géostratégique</b>	Renforcement de la souveraineté territoriale, insertion dans les réseaux atlantiques et sahariens	Initiative Atlantique, ZLECAF, corridors logistiques vers l’Afrique de l’Ouest

*Source : élaboré par nos soins*

À travers ce maillage stratégique, Dakhla ambitionne de se transformer en “ville-monde” africaine, ouverte sur les grands flux d’échanges et d’idées, dotée d’infrastructures connectées, de services performants et d’une dynamique urbaine moderne. Elle incarne une nouvelle centralité saharienne, susceptible de redéfinir les relations entre le Maroc, l’Afrique subsaharienne et les partenaires atlantiques du continent.

#### **4. Enjeux et défis à relever :**

Si le projet du port de Dakhla Atlantique ouvre de vastes perspectives économiques et géopolitiques, sa concrétisation effective repose sur la capacité à anticiper et relever plusieurs défis majeurs. En effet, une infrastructure de cette envergure, située dans une région géostratégique sensible, mobilise des enjeux complexes à la fois infrastructureux, diplomatiques, environnementaux et sociaux. La réussite du projet dépendra autant de la qualité de son ancrage logistique que de la capacité du Maroc à construire une gouvernance territoriale durable, inclusive et résiliente.

##### **4.1. Infrastructures de soutien et connectivité interne :**

L’efficacité du port de Dakhla Atlantique sera intimement liée à sa connectivité terrestre, aérienne et numérique. Si le projet prévoit une route dédiée de 7 km reliant le port à la Route Nationale 1, ainsi que la voie express Tiznit–Dakhla sur près de 1 000 km, des investissements complémentaires restent nécessaires pour relier la zone portuaire aux grandes plateformes logistiques de l’intérieur du pays, mais aussi aux frontières mauritaniennes et sahéliennes.

Par ailleurs, la connectivité aérienne demeure encore limitée. Pour renforcer l’attractivité du hub, il conviendrait de densifier les lignes vers les capitales africaines, européennes et les grandes métropoles marocaines. De même, la connectivité numérique, bien que soutenue par l’arrivée prévue du câble sous-marin 2Africa en 2025, nécessite un accompagnement à travers des data centers, des infrastructures de cybersécurité, et des politiques d’accès numérique local. La réussite logistique et territoriale du projet dépendra donc d’une intégration multimodale complète, articulant infrastructures routières, ferroviaires, numériques et aéroportuaires, dans une logique de corridors intelligents et fluides.

##### **4.2. Défis géopolitiques et diplomatiques :**

Sur le plan international, le port de Dakhla Atlantique se déploie dans un contexte géopolitique sensible, du fait du statut du Sahara occidental, toujours contesté par certains acteurs internationaux et organisations multilatérales. Bien que le Maroc ait engrangé de nombreux soutiens diplomatiques – dont celui des États-Unis, d’Israël et de plusieurs pays africains et

arabes – le différend saharien demeure un enjeu diplomatique majeur, pouvant influencer la perception des investisseurs ou partenaires étrangers.

Le développement du port s’inscrit ainsi dans une logique de diplomatie économique proactive, qui vise à faire de Dakhla un point d’ancrage pour les partenariats Sud-Sud, notamment avec les pays de la CEDEAO. Le projet pourrait bénéficier de manière significative d’une future adhésion du Maroc à la CEDEAO, facilitant l’intégration commerciale et politique régionale.

Dans cette optique, il sera crucial de renforcer les alliances stratégiques, de sécuriser les corridors logistiques dans un environnement parfois instable (Sahel), et de continuer à promouvoir une image de stabilité et d’ouverture au sein des forums internationaux.

#### **4.3. Soutenabilité environnementale et inclusion locale :**

L’un des défis fondamentaux du projet réside dans sa capacité à concilier développement économique, respect de l’environnement et justice sociale. Situé dans un espace écologique fragile, en bordure d’écosystèmes marins riches et sensibles, le port devra veiller à minimiser son empreinte écologique. Cela implique notamment des études d’impact environnemental rigoureuses, des mécanismes de traitement des eaux usées et des rejets industriels, ainsi qu’une politique stricte de gestion des déchets marins et portuaires.

Sur le plan social, la redistribution équitable des bénéfices du projet constitue un enjeu prioritaire. Les populations sahariennes, notamment les jeunes et les femmes, devront être pleinement intégrées à travers des dispositifs de formation professionnelle, de soutien à l’emploi local, et de création d’opportunités entrepreneuriales. L’inclusion des acteurs locaux est essentielle pour éviter les tensions sociales, renforcer l’adhésion au projet, et garantir une croissance réellement partagée.

Pour illustrer ces enjeux de manière synthétique, le tableau suivant présente une typologie des principaux défis environnementaux et sociaux associés au projet :

**Tableau 3 : Enjeux environnementaux et sociaux associés au développement du port de Dakhla Atlantique**

<b>Catégorie</b>	<b>Défis identifiés</b>	<b>Mesures recommandées</b>
<b>Environnementale</b>	Risque de pollution marine, perturbation des écosystèmes côtiers	Études d’impact, technologies propres, zones de protection écologique
<b>Climatique</b>	Vulnérabilité au changement climatique (érosion côtière, montée des eaux)	Infrastructures résilientes, monitoring climatique, plans d’adaptation

<b>Sociale</b>	Marginalisation des jeunes et femmes sahariens	Programmes de formation locale, inclusion dans les chaînes de valeur
<b>Éthique &amp; culturel</b>	Préservation des pratiques locales et de la culture saharienne	Consultation des populations, respect du patrimoine immatériel
<b>Équité territoriale</b>	Concentration des investissements au détriment des zones rurales voisines	Répartition équilibrée des infrastructures et des services dans la région élargie

*Source : élaboré par nos soins*

Dans cette perspective, le port de Dakhla Atlantique ne peut réussir que s'il s'inscrit dans un modèle de développement inclusif et durable, fondé sur une approche participative, écoresponsable et équitable.

## **Conclusion :**

Le projet du port de Dakhla Atlantique s'inscrit dans une stratégie nationale ambitieuse de repositionnement géoéconomique du Maroc en Afrique, tout en répondant à une logique de développement territorial plus inclusive. À travers une lecture croisée des travaux en économie territoriale, en géographie des transports et en logistique intelligente, cette contribution théorique a permis de souligner les multiples dimensions de ce projet structurant : un levier de connectivité logistique, un vecteur d'intégration régionale, mais aussi un accélérateur potentiel de transformation des provinces du Sud.

Situé à un carrefour stratégique entre l'Europe, l'Afrique de l'Ouest et l'Amérique latine, le port de Dakhla Atlantique peut jouer un rôle clé dans la redéfinition des flux commerciaux intercontinentaux, notamment à travers son intégration dans des corridors comme Tanger-Dakhla-Lagos ou Dakhla-Dakar. Cette ambition est d'autant plus pertinente qu'elle s'inscrit dans les objectifs de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), qui repose sur le renforcement des infrastructures et des échanges intrarégionaux.

Mais au-delà de la logique logistique, ce port représente une opportunité pour repenser les dynamiques territoriales au sein des régions sahariennes marocaines. Il pourrait favoriser la montée en gamme de filières locales (halieutique, énergies renouvelables, services portuaires), tout en renforçant l'attractivité du territoire pour les investissements publics et privés. Cependant, cet impact ne sera pleinement atteint que si le projet s'accompagne d'une gouvernance territoriale intégrée, de politiques d'inclusion sociale et d'un effort soutenu en matière de formation et de compétences locales.

Sur le plan technologique, l'ambition affichée d'une logistique intelligente et digitalisée constitue un atout majeur pour la compétitivité du port, à condition d'assurer l'interopérabilité des systèmes d'information, la cybersécurité, ainsi qu'un accès équitable aux outils numériques pour les PME locales. La transition écologique du secteur portuaire, souvent marginalisée, doit également faire l'objet d'une attention particulière, notamment en matière de protection de la biodiversité marine et de maîtrise des externalités environnementales.

## **Perspectives :**

- Plusieurs pistes méritent d'être explorées dans de futurs travaux :
- L'analyse comparative avec d'autres projets portuaires africains (comme Lekki au Nigéria ou Kribi au Cameroun) permettrait de mieux situer Dakhla dans les grandes tendances de régionalisation logistique.

- Une évaluation ex ante des retombées économiques sur les territoires du Sud marocain pourrait affiner la planification stratégique autour du projet.
- L'étude de la coopération Sud-Sud logistique dans le cadre de la ZLECAf, avec l'implication d'acteurs privés africains, constitue un chantier prometteur, encore peu documenté.

### **Recommandations :**

À l'issue de cette réflexion, plusieurs recommandations peuvent être formulées pour maximiser les effets positifs du projet :

- Renforcer la gouvernance territoriale, en associant les collectivités locales, les universités régionales et les entreprises aux différentes phases de mise en œuvre du port.
- Développer des dispositifs de formation spécialisés dans les métiers portuaires, logistiques et numériques, en lien avec les besoins futurs du site.
- Mettre en place une stratégie d'intégration des filières locales (pêche, énergie, agriculture saharienne) dans la chaîne de valeur du port, afin d'éviter une logique d'enclave économique.
- S'assurer de la cohérence entre développement logistique et durabilité environnementale, à travers des normes strictes d'évaluation d'impact, de gestion des déchets marins et de protection des écosystèmes côtiers.
- Favoriser l'alignement technologique avec les autres ports africains partenaires afin de garantir une interopérabilité efficace dans le cadre de corridors digitaux régionaux.

## Bibliographie :

- Amin S.** (1973), *Le développement inégal. Essai sur les formations sociales du capitalisme périphérique*, Éditions de Minit, Paris.
- Aydalot P.** (1986), *Milieus innovateurs en Europe*, GREMI, Paris.
- Balassa B.** (1961), *The Theory of Economic Integration*, Allen & Unwin, London.
- Banque Africaine de Développement** (2023), *Perspectives économiques en Afrique – Renforcer l'intégration régionale pour une prospérité durable*, BAD, Abidjan.
- Boudeville J.R.** (1966), *Problèmes de croissance régionale*, Presses Universitaires de France, Paris.
- Castells M.** (1996), *The Rise of the Network Society*, Blackwell, Oxford.
- CEDEAO** (2020), *Rapport sur l'intégration régionale et les corridors commerciaux ouest-africains*, Abuja, Commission de la CEDEAO.
- Courlet C. & Pecqueur B.** (2013), *L'économie territoriale*, Presses Universitaires de Grenoble, Grenoble.
- El hadj Abdou Karim, K. E. B. E., Gomis, J. S., Dangoura, M., & Cissé, I.** (2023), « Diagnostic, entraves et importance des corridors de transport routier dans le processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : le cas du Sénégal et ses pays voisins », *Revue Internationale de la Recherche Scientifique (Revue-IRS)*, Vol. 1, No. 2, p. 181-189.
- EL HASSANI, W., & ALLALI, A.** (2023), « L'industrialisation en Afrique à l'ère de la ZLECAf : Vers une Intégration Mondiale Accélérée via les Chaînes de Valeur Régionales », *International Journal of Accounting Finance Auditing Management and Economics*, Vol. 4, No. 6-1, p. 409-436.
- Haas E.B.** (1958), *The Uniting of Europe: Political, Social and Economic Forces 1950–1957*, Stanford University Press, Stanford.
- Ibeh, F.** (2025). *Comparative analysis of container ports performance in West Africa*. *Journal of Shipping and Trade*.
- Iouzzi N.** (2024), « Dakhla Atlantique comme hub régional pour le commerce et la connectivité en Afrique atlantique », *Forum MD Sahara*, Dakhla, mai.
- KERROUCH, M.** (2024), « L'espace Atlantique, enjeux et défis pour une ambitieuse initiative marocaine », *International Journal of Accounting Finance Auditing Management and Economics*, Vol. 5, No. 9, p. 681-697.
- Krugman P.** (1991), *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge.

- Kunambi, M. M.** (2025). *Optimizing African port hinterland connectivity using Markov processes and max-flow modelling*. Applied Sciences, 15(4):1966.
- Lacoste Y.** (1976), *La géographie, ça sert d'abord à faire la guerre*, Maspero, Paris.
- Le Matin** (2023), « Dakhla Atlantique : une infrastructure stratégique au service de l'intégration africaine », *Le Matin*, 15 novembre 2023.
- Mansour, N. (2025)**. *Global climate geopolitical competition and Africa's position*. Journal of Infrastructure, Policy and Development, 9(1), 10435.
- Ministère du Transport et de la Logistique** (2020), *Note d'information sur le projet du port Dakhla Atlantique*, Rabat, Royaume du Maroc.
- Ó Tuathail G.** (1996), *Critical Geopolitics: The Politics of Writing Global Space*, Routledge, London.
- ONUDI** (2021), *Industrialisation et zones économiques spéciales en Afrique*, Organisation des Nations Unies pour le développement industriel, Vienne.
- Perroux F.** (1955), « Note sur la notion de pôle de croissance », *Économie appliquée*, Vol. 8, No. 1-2, p. 307-320.
- Rodney W.** (1972), *How Europe Underdeveloped Africa*, Bogle-L'Ouverture Publications, London.
- Rodrigue J.-P.** (2020), *The Geography of Transport Systems* (5th ed.), Routledge, New York.
- Royaume du Maroc – Agence du Sud** (2021), *Plan de développement des provinces du Sud – Bilan et perspectives*, Laâyoune.
- Storper M.** (2018), « Separate Worlds? Explaining the current wave of regional economic polarization », *Journal of Economic Geography*, Vol. 18, No. 2, p. 247-270, février.
- Veltz P.** (1996), *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Presses Universitaires de France, Paris.
- Viner J.** (1950), *The Customs Union Issue*, Carnegie Endowment for International Peace, New York.
- Zaki L.** (2022), *Géopolitique des infrastructures au Maroc : entre enjeux nationaux et ambitions africaines*, CNRS Éditions, Paris.