

La course à l'or noir : Madrid et Rabat s'entendent sur le pétrole

Fernando Barciela

Depuis l'ouverture du secteur des hydrocarbures, le Maroc a octroyé 72 permis d'exploration à 17 compagnies internationales

Le nouveau tournant des relations bilatérales se traduit par l'octroi de trois permis d'exploration entre Tanger et Larache

Repsol YPF et le gouvernement canarien sont intéressés par le maintien de ces relations qui permettront d'accéder à la zone Sud depuis le Maroc

Les eaux frontalières avec le Maroc, le sud de l'Espagne et les îles Canaries – l'un des grands pôles touristiques de l'Atlantique – pourraient changer d'ici à trois ou quatre ans. A tel point que les cargos et navires de croisière qui sillonnent aujourd'hui leurs eaux pourraient être accompagnés, à moyen terme, par un nouveau type d'occupants : les plates-formes pétrolières. Tout dépend des scientifiques et des ingénieurs chargés par des multinationales telles que Repsol YPF, Shell, TotalFinaElf, Vanco ou Lasmo d'étudier le potentiel pétrolier des différentes zones attribuées par les gouvernements de Madrid et de Rabat, et de leur découverte éventuelle de poches de pétrole intéressantes à exploiter.

Pour l'instant, tout le monde retient sa respiration dans l'attente de nouvelles favorables, surtout au Maroc. Un succès – même partiel – du procédé de prospection d'hydrocarbures lancé par l'Office national de recherches et d'explorations pétrolières (Onarep), organisme marocain en charge du projet et ayant octroyé à ce jour près de 72 permis de reconnaissance et d'exploration à 17 compagnies internationales (dont Repsol YPF), révolutionnerait les perspectives économiques du pays.

Le Maroc fait preuve d'un optimisme prudent à cet égard. Amina Benkhadra, directrice générale de l'Onarep, et essence même du projet d'exploration pétrolière du pays, a déclaré à plusieurs médias que la découverte de pétrole « nous permettrait non seulement de

réduire considérablement notre facture pétrolière mais encore d'offrir un débouché professionnel à nos jeunes techniciens et scientifiques ».

Pour l'Espagne, le projet n'est certes pas aussi vital que pour son voisin du Sud, mais il n'est pas pour autant négligeable. Tout ce qui peut viser à réduire la facture énergétique actuelle de l'Espagne, qui est de l'ordre de 18 milliards d'euros, est une excellente nouvelle. Ceci explique que les premières initiatives des deux gouvernements dans ce domaine se soient soldées par des tensions bilatérales, qui se sont peu à peu résorbées.

Le Maroc ouvre le secteur au capital étranger

Il s'agit d'une véritable course au pétrole, qui a débuté en 1999, lorsque Rabat décida de mettre en exploration ses ressources minières à travers l'approbation d'une nouvelle loi sur les hydrocarbures, plus ouverte au capital étranger et approuvée à l'unanimité par le Parlement. Ce contexte fut renforcé par la découverte de pétrole en Mauritanie quelques mois plus tard (mai 2000), un fait historique qui poussa un cadre de la compagnie australienne Woodside, responsable de la découverte, à commenter avec enthousiasme : « Il peut s'agir d'un nouveau golfe du Mexique ».

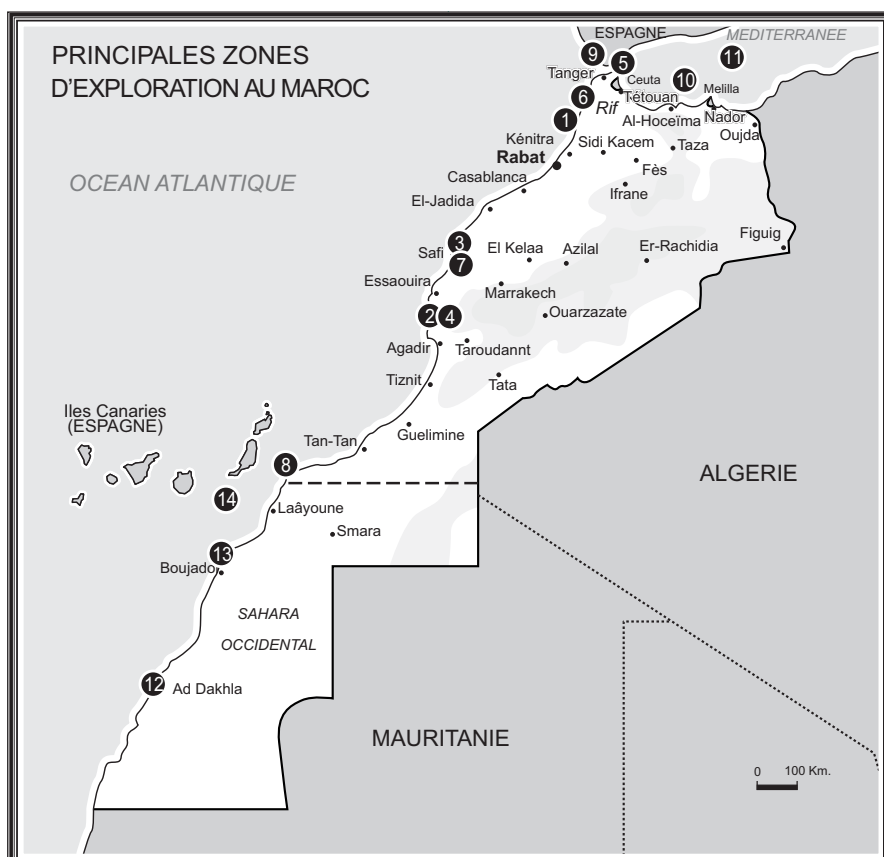
Il faut souligner que la tentative récemment mise en œuvre par le gou-

vernement marocain, de mettre en exploration ses richesses pétrolières, est la plus importante réalisée jusqu'à ce jour. A tel point que l'extraction de pétrole et de gaz naturel est devenue une priorité absolue pour le pays, en matière de politique économique. Et même de politique extérieure.

Il est certain que par le passé, le Maroc – qui produit d'infimes quantités de pétrole et de gaz naturel – avait déjà adopté des initiatives d'exploration à grande échelle, mais ces tentatives furent partiellement frustrées par la découverte de pétrole en Libye – il y a plusieurs décennies – et par la chute du prix du pétrole dans les années quatre-vingt-dix. D'après les experts, s'il y avait du pétrole dans cette zone, son exploitation serait relativement chère.

Malgré les efforts du gouvernement pour attirer des compagnies étrangères en 1999, seules quelques unes ont répondu à l'invitation. Rabat parvint donc à la conclusion que la seule solution serait de changer la législation. Et c'est précisément ce qui a été fait. La fin de cette même année marqua l'approbation d'une nouvelle loi sur les hydrocarbures, exonérant du paiement d'impôts pendant 10 ans les compagnies productrices de pétrole en off-shore, et limitant à 25 % la part de l'État marocain dans les futures concessions.

Une autre étape importante dans la réussite de la nouvelle politique (il ne se passe pas un mois sans que Rabat parvienne à un nouvel accord d'exploration) fut sans aucun doute la nomi-



Maroc / Côte atlantique

1. Lone Star Energy perfore le littoral de Casablanca depuis novembre 2000 et a commencé à réaliser des prospections sur le littoral de Kénitra, au nord de Rabat.
2. La compagnie britannique Lasmo et l'américaine Vanco Energy bénéficient depuis l'an 2000 de huit permis off-shore pour la recherche et l'exploration de pétrole pendant huit ans à Ras Tafeyney (13 780 km²).
3. Vanco possède depuis 2000 des permis de recherche et exploration à Safi (20 330 km²).
4. China Oil Corporation possède un permis à Ras Tafeyney, près d'Agadir.
5. Repsol YPF et l'Onarep ont signé un accord octroyant à la compagnie pétrolière trois permis d'exploration dans la zone off-shore Tanger- Larache, sur une surface de 6 000 km².
6. L'Onarep a octroyé deux contrats off-shore dans le pré-rif occidental à un joint-venture d'entreprises américaines, britanniques et marocaines : Anschutz et Entreprise Oil Corporation, Azilah Uezzn et Tissa, entre autres.
7. Le Maroc a signé, avec la norvégienne Norsk Hydro Produksjon, un accord de reconnaissance et de prospection en système off-shore à Safi, au sud de Casablanca (7 000 km²).
8. Le Maroc a signé, avec la compagnie danoise Danish Maersk Oil, un contrat de huit permis d'exploration à Tarfaya (15 000 km²).

Côte atlantique de l'Espagne

9. Repsol opère dans sept concessions pétrolières sur le côté atlantique de Gibraltar, Cadix et Huelva.

Maroc / Côte méditerranéenne

10. Rabat a autorisé Conoco (mars 2000) à pratiquer une reconnaissance de ses eaux en Méditerranée : le permis inclut les eaux entourant Ceuta, Melilla, le rocher d'Al-Hoceima et même l'île d'Alboran, située à 29 milles au nord de Melilla.

Mer d'Alboran

11. Conoco s'est vue octroyer par Madrid quatre permis à Alboran, près de ceux octroyés par le Maroc à la même compagnie : Alboraneo Bryce, Alboraneo Cristóbal, Alboraneo David et Alboraneo Eric, tous limitrophes et situés dans la partie espagnole de la mer d'Alboran.

Sahara Occidental

12. TotalFinaElf pourra explorer une zone de 115 000 km² sur la côte de Dakhla pendant un an.
13. Kerr McGee explorera une zone de 110 400 km² sur la côte nord du Sahara Occidental.

Îles Canaries

14. La zone maritime à prospector par Repsol YPF est située à environ 20 km au large de Lanzarote et Fuerteventura, et occupe une surface de 6 914 km².

nation de Benkhadra – femme qui jouit d'un grand prestige dans son pays – à la tête de l'Onarep. Il y a quelques mois, l'hebdomadaire *Maroc-Hebdo* n'hésitait pas à affirmer que depuis que Benkhadra occupait le poste, « la promotion du potentiel pétrolier marocain auprès de l'industrie internationale avait adopté une vitesse de croisière ».

Benkhadra est devenue une parfaite vendeuse du potentiel marocain en matière de pétrole. Les cadres et dirigeants du secteur se sont déjà habitués à sa présence dans tous les forums internationaux. L'année dernière, Benkhadra obtint un grand succès promotionnel pour son pays en organisant à Marrakech la VIIIe Conférence sur le financement du pétrole et du gaz – un fait véritablement historique compte tenu que le Maroc n'est pas encore producteur de pétrole.

L'Espagne trace la ligne médiane

Dès le début, à savoir en 1999, les projets pétroliers marocains ont été observés avec un grand intérêt par l'Espagne. En partie parce que les poches éventuelles de pétrole en prospection pourraient s'étendre aux eaux espagnoles (tel est le cas dans les Canaries, et probablement à Cadix). Mais aussi en raison de l'intérêt de Repsol YPF pour participer au processus en cours dans le pays maghrébin.

Il s'agissait d'un processus qui n'avait aucune raison de provoquer des tensions. De fait, pendant 1999 et une bonne partie de 2000, il n'y eut, que l'on sache, aucun conflit entre les deux pays pour cette raison. Les premiers différends en matière de pétrole ont éclaté à la fin 2000 et au début 2001, après la détérioration des relations bilatérales, pour des causes indépendantes du pétrole (Sahara, pêche, immigration...).

Si l'on en croit certaines informations publiées dans la presse espagnole, il semble que Madrid n'ait pas apprécié que l'Onarep omette l'octroi de permis d'exploration à Repsol YPF. Le magazine *Tiempo*, par exemple, dans son édition du 18 février 2002, publiait que Repsol YPF « avait déposé une demande de

permis d'exploration au Maroc (en 2000), mais les choses traînant en longueur, observa que Rabat avait octroyé ces autorisations à des entreprises non espagnoles ». La liste des concessionnaires incluait, à l'automne 2000, des sociétés telles que les américaines Vanco, Conoco ou Lone Star, les britanniques Lasmo ou Entreprise, l'anglo-hollandaise Sep ou la suédoise Coral.

Les premiers remous réellement perturbateurs se sont produits le 27 novembre de cette année-là, lorsque le gouvernement de Rabat protesta contre le fait que Madrid puisse définir unilatéralement la ligne médiane maritime entre les Canaries et le Maroc. Il s'agissait-là d'un mauvais présage.

Pendant des années, le gouvernement espagnol s'était refusé à tracer cette ligne médiane, malgré les revendications des différents partis politiques canariens et la présentation, par Coalición Canaria (CC), de différentes propositions parlementaires, systématiquement rejetées par les gouvernements successifs du Parti socialiste (PSOE) ou du Parti populaire (PP), alors peu disposés à ouvrir de nouveaux fronts de dispute avec Rabat.

Le fait que le gouvernement de José María Aznar ait pensé le faire au moment même où les relations étaient au plus mal et où l'on commentait ouvertement à Madrid que Repsol YPF se sentait en marge de l'exploration pétrolière au Maroc, laissait présager que l'Espagne allait adopter une quelconque initiative à propos de l'exploration de pétrole dans les Canaries, jusqu'alors paralysée.

Et c'est précisément ce qui s'est produit. En avril 2001, on publiait que Repsol YPF demandait l'autorisation au gouvernement espagnol d'effectuer des prospections dans les Canaries. Dès lors, les événements se précipitèrent. En octobre, Madrid décidait d'autoriser Conoco à explorer la mer d'Alboran, dans une zone limitrophe aux prospections que cette même compagnie était en train de réaliser pour le Maroc, dans les eaux entourant Ceuta, Melilla, le rocher d'Al-Hoceïma et l'île d'Alboran. Puis en décembre, lors d'un conseil des ministres réuni seulement trois jours avant Noël, le gouvernement d'Aznar octroyait à Repsol YPF neuf permis d'exploration le long des côtes de Fuerteventura

et de Lanzarote. Ces concessions, occupant une surface de 6 900 kilomètres, sont situées à environ 20 kilomètres au large des côtes des deux îles.

La réaction du Maroc

A Rabat, les permis octroyés à Repsol YPF furent accueillis avec indignation, dans la mesure où elles supposaient la déclaration unilatérale – et de fait – de démarcation d'une ligne médiane équidistante entre les deux pays. Pour cette raison, le 31 janvier 2002, soit huit jours après la publication au Journal officiel de l'état espagnol du décret n° 62/2001 de concession off-shore à Repsol YPF, le Maroc dépêchait une note diplomatique à l'ambassade espagnole à Rabat, dans laquelle il protestait contre un acte qu'il qualifiait « d'unilatéral, discutable et inamical ». Dans cette même note, Rabat, après avoir qualifié la mesure « d'inacceptable », invitait l'Espagne « à en suspendre l'application ». Le Maroc réitérait sa thèse selon laquelle Madrid ne pouvait tracer une telle médiane – c'est-à-dire une frontière équidistante entre les Canaries et le Maroc – entre autres parce que « nous n'avons jamais consenti la modification unilatérale des données relatives aux espaces maritimes ». Rabat rappelait également dans sa note que « par le passé, nous avons toujours rejeté toutes les tentatives des autorités espagnoles à cet égard ».

Les deux pays ont traditionnellement défendu des postures différentes au sujet des frontières maritimes entre les Canaries et la côte africaine. Tandis que pour l'Espagne (et la plupart des forces politiques canariennes), la frontière doit être tracée selon une ligne médiane équidistante, pour le Maroc, une telle ligne médiane ne possède aucune validité car les Canaries, en tant qu'archipel appartenant à un autre Etat, n'ont pas droit, selon la Convention de Montego Bay, à plus de 12 milles. En outre, le Maroc argumente pour étayer sa thèse qu'il a droit aux ressources de sa plate-forme continentale, ce qui situerait la ligne de démarcation plus proche des Canaries que de l'Afrique.

A l'époque, Madrid ne fit pas grand cas de la note de Rabat, et resta sur ses positions. A Madrid, Pío Cabanillas, alors ministre porte-parole du gouvernement, confirmait la validité des concessions à Repsol YPF, argumentant qu'elles se situaient dans des eaux espagnoles. Mais officieusement, la décision d'octroyer les permis à Repsol YPF était justifiée par le fait que le Maroc avait fait de même sur sa partie de la frontière maritime. Un mois auparavant, l'Onarep avait signé deux accords de prospection et d'exploration du côté marocain des eaux séparant son pays des Canaries, avec la compagnie française TotalFinaElf et l'américaine Kerr McGee.

Opposition locale à l'exploration

Ce qui est curieux, c'est que la décision de Madrid n'a pas seulement créé des remous à Rabat. Aux Canaries, les permis octroyés à Repsol YPF déchaînèrent une vaste polémique parmi l'élite politique et le monde des entreprises, ainsi qu'au sein des populations des îles les plus touchées par les activités d'exploration (Lanzarote et Fuerteventura).

La situation pourrait se résumer ainsi : les écologistes canariens, la population et les conseils insulaires des deux îles se montrèrent radicalement opposés à l'exploration pétrolière dans leur mer, de même que l'influent secteur touristique canarien. Le conseil de Lanzarote présenta même un recours auprès de la Cour suprême visant à interrompre l'application du décret d'octroi de permis, qui obtint satisfaction partielle dans une récente sentence de la Cour, décidant de l'interruption des activités de Repsol YPF, au moins jusqu'à ce que cette compagnie présente les dossiers de compatibilité environnementale.

Selon un porte-parole du conseil de Fuerteventura, avec lequel nous nous sommes entretenus : « Nous sommes tous opposés au pétrole. Nous vivons du tourisme, et le simple fait qu'un allemand ou anglais apprenne que l'on extrait désormais du pétrole de la mer suffit à lui couper l'envie de venir ».

Le CC, parti assurant le gouvernement dans les îles, adopta une position plus ambiguë. Il était clair que les dirigeants se débattaient entre d'une part la nécessité de complaire au secteur touristique, aux populations des deux îles et de défendre l'environnement et l'image de l'archipel, et d'autre part, un certain intérêt pour dégager un quelconque bénéfice de cette industrie pétrolière naissante.

Les secteurs indépendantistes, faiblement représentés parmi le corps électoral mais faisant preuve d'un certain niveau d'influence à l'échelon local, profitèrent de la conjoncture créée par les permis d'exploration à Repsol YPF pour renforcer leurs arguments en faveur de la souveraineté des îles. Une bonne partie des indépendantistes, parmi lesquels se trouve Antonio Cubillo, président du Congrès national des Canaries (CNC), opina que l'Espagne n'avait droit à aucune ligne médiane, contrairement à ce que prétend Madrid. Cubillo déclara à *El Día* que « selon la Conférence de Montego Bay, ratifiée par l'Espagne en 1994, seuls les Etats-archipels ont droit à 200 milles ». Ces paroles conduisaient Cubillo à sa propre conclusion : « La seule façon pour les Canaries de disposer de ces 200 milles (et donc du droit à une ligne médiane) est d'obtenir l'indépendance ».

Bien que les positions de Cubillo sur les eaux soient contestées par un large éventail de la société locale, et en particulier par CC qui pense que l'Espagne possède de fortes chances de faire valoir ses arguments, peu sont ceux qui penchèrent pour la recherche d'une solution au contentieux maritime – et donc pétrolier – dans les forums internationaux. « Il faudrait attendre des années et des années » nous commente un journaliste de Santa Cruz de Tenerife.

Au Maroc, comme le confirmait à **AFKAR/IDEES** une source officielle de ce pays à Madrid, il n'y avait non plus aucune intention de se rendre aux forums internationaux. Tout au moins jusqu'à ce que soient examinées d'autres alternatives. En mai 2002, les déclarations du ministre des Affaires étrangères marocain en personne, Mohamed Benaïssa, défendant « le besoin d'entamer des négociations pour résoudre le problème

des frontières maritimes », furent accueillies avec espoir dans les îles. Le problème fut que deux mois plus tard, l'éclatement de la crise de l'îlot de Leila interrompit les relations bilatérales jusqu'au 31 janvier 2003, date à laquelle la ministre espagnole des Affaires étrangères, Ana Palacio, et Benaïssa, illustraient à Rabat le rétablissement des relations et le retour des ambassadeurs respectifs. Pour désigner cette nouvelle ère, Ana Palacio employait le terme de « réécrire le livre » ; Benaïssa, quant à lui, parlait d'une « atmosphère amicale ».

Le rétablissement des relations

Une nouvelle étape commençait, et le contentieux pétrolier entra dans la voie d'une résolution définitive. Pour graver en lettres d'or cette nouvelle ère, Repsol YPF obtenait en septembre 2003 trois permis d'exploration off-shore entre Tanger et Larache, qui constituaient précisément le « signe » de considération que la compagnie présidée par Alfonso Cortina attendait pour s'attirer définitivement les bonnes grâces de ses amis marocains. Certains experts estiment que Repsol YPF a vraisemblablement été entraînée dans la polémique sans le vouloir. Elle n'a jamais fait preuve d'un grand enthousiasme pour la zone des Canaries, pas plus qu'elle était intéressée par la dégradation de ses relations avec Rabat. Repsol YPF a toujours montré sa volonté de maintenir une excellente relation avec Rabat, où elle est présente dans le commerce du butane et participe au gazoduc Maghreb - Europe.

Aux Canaries, la nouvelle phase des relations entre Madrid et Rabat – qui a commencé au début 2004 et qui devrait s'intensifier avec l'actuel président José Luis Rodríguez Zapatero – a été bien accueillie. L'affaire du pétrole est devenue un dossier à l'ordre du jour pour le gouvernement canarien. Dans les îles, les différends sur les prospections sont très importants. Non seulement entre les secteurs qui constituent l'élite du monde des entreprises ou de la politique, mais encore au sein du pro-

pre CC. L'idée selon laquelle les bénéfices du pétrole seraient minimes pour les Canaries – et ses inconvénients maximaux – s'est répandue. Plus encore, si du pétrole était découvert et si l'on construisait des plates-formes au large de Lanzarote, la situation pourrait devenir socialement explosive.

Tout ceci explique qu'au cours des derniers mois, d'importants membres de CC comme le président de la région, Adán Martín, ou le conseiller de l'Economie et des finances du gouvernement – et pendant longtemps principal négociateur de CC avec le PP – José Carlos Mauricio, se soient montrés partisans d'un accord avec le Maroc qui leur permettrait d'éviter tous les écueils, c'est-à-dire d'obtenir les avantages du pétrole sans polluer les eaux de l'archipel. Leur solution favorite semble claire : parvenir à un accord de distribution des gains du pétrole entre les Canaries et le Maroc, ce qui serait réalisable par arbitrage international. Et il est probable qu'une telle solution soit envisagée, dans la mesure où le Maroc est aujourd'hui dans ses meilleures dispositions pour parvenir à des accords avec l'Espagne.

Que dirait Repsol YPF face à une solution de ce type ? Sans doute peu de chose. La perte éventuelle des permis d'exploration canariens – menacés par une récente sentence de la Cour suprême s'opposant au décret du gouvernement – s'est déjà vue compensée par l'octroi de ceux de la zone Tanger - Larache, beaucoup plus intéressants pour Repsol YPF en raison de la proximité de ses zones de prospection de Cadix.

« Il s'agit en outre, déclare un cadre de Repsol YPF, d'un projet à haut risque, c'est-à-dire que les possibilités de trouver du pétrole sont inférieures à 20 %, qu'il serait situé à une énorme profondeur (2 000 à 4 000 m.) et avec des courants et une climatologie complexes ». Une opinion apparemment similaire, bien qu'exprimée de manière différente, à celle de Mauricio, qui déclarait dans *La Opinión* en décembre 2003 : « Il existe une poche dans la zone sud, que nous partagerions et qui est accessible aussi bien depuis les Canaries que depuis le Maroc, mais il serait beaucoup plus simple et bien moins cher d'en extraire le contenu depuis le pays africain ». ■