

La Sécurité Maritime du Maroc : enjeux, défis et perspectives dans l'Espace Méditerranée-Atlantique

BOUSSIF Mostafa



**La Sécurité Maritime Du Maroc :
enjeux, défis et perspectives
dans l'Espace Méditerranée-Atlantique**

Morocco's Maritime Security: Challenges and Prospects in the
Mediterranean-Atlantic Space

الأمن البحري للمغرب:
التحديات والآفاق في فضاء المتوسط-الأطلسي

Publié par
Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

© 2025, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc

Tous droits réservés.

Toute reproduction intégrale ou partielle, ainsi que la diffusion électronique de cet ouvrage est interdite sans la permission formelle de l'auteur et ce conformément à l'article 10 de la loi n°2 du 15 février 2000 relative aux droits d'auteur et droits voisins.

L'Auteur : Dr. Boussif Mostafa

Mise en page et impression : CROSSMEDIA COMMUNICATION

Dépôt légal : 2025MO5132

ISBN : 978-9920-714-19-8

Imprimé au Maroc.

Edition 2025

Pensée & Remerciements

À la **mémoire de mes parents, Feu Mohammed Sghir BOUSSIF et Feue Hajja Fatima**. Je leur dédie cet ouvrage dans la sérénité. Qu'Allah les couvre de Sa miséricorde et me garde fidèle à leurs principes d'intégrité. Puisse-je rester fidèle à leurs valeurs de droiture, de travail et de modestie.

Dans cet esprit de fidélité, je dédie cette modeste étude à mon **épouse Maria**, femme admirable qui m'a toujours entouré d'affection et de tendresse ; par sa persévérance et sa sagesse, elle m'a donné la force et la sérénité d'achever cette œuvre. Qu'elle trouve ici l'expression de ma profonde gratitude et de mon attachement.

- À mes **enfants**, dont l'affection et les conseils m'accompagnent.
- À mes **petits-enfants**, source inépuisable de joie.
- À mon **gendre et à mes belles-filles**, pour leur présence bienveillante.
- Plus largement, à toute ma famille, pour leur affection et leur soutien.

Je tiens aussi à exprimer ma profonde gratitude à toutes celles et tous ceux qui ont, de près ou de loin, contribué et inspiré l'aboutissement de cet ouvrage. Qu'ils trouvent ici l'expression de ma reconnaissance la plus sincère.

- Au Professeur **Miloud Loukili**, pour l'honneur qu'il m'a fait d'accepter d'en **préfacier** cette modeste œuvre.
- Au Professeur **Younes Zakari**, pour ses **conseils précieux** et constants qui ont accompagné ce travail – comme d'autres auparavant.
- À **M. Abdelkbir Rafiki**, pour son **professionnalisme** dans le domaine maritime, sa vaste culture et son soutien sans relâche qui ont inspiré mes recherches.
- À **M. Abdesslam Attar**, pour m'avoir **associé** à ses travaux qui m'ont ouvert de nouveaux horizons d'enquête.
- À la **Fondation Konrad Adenauer (KAS)**, à **M. Steven Höfner** et à son précieux collaborateur **M. Aziz Elaidi**, pour un **accompagnement attentif** et un **soutien décisif**.

À chacun, mes remerciements respectueux et chaleureux.

Table des Matières

PENSÉE ET REMERCIEMENTS.....	05
Table des Matière.....	07
Liste des Sigles et Acronymes.....	13
Liste des Figures.....	14
Liste des tableaux.....	15
Préface.....	16
 INTRODUCTION GENERALE.....	 19
 Partie I : Enjeux de la Géopolitique de la sécurité maritime Au Maroc.....	 25
 Chapitre 1 – La mer, continuité et mutations de l’ordre sécuritaire	 26
1. Eléments de l’ordre sécuritaire maritime mondial.....	32
1.1. La mer : clef de voûte de l’ordre sécuritaire mondial.....	32
1.1.1. La mer : voies d’échanges.....	34
1.1.2. La Mer : source de richesses.....	36
1.1.3. La mer : facteur stratégique à gérer et à sécuriser.....	38
1.2. Les fondements de l’ordre sécuritaire maritime mondial	43
1.2.1. Valeurs et référents collectifs en sécurité maritime.....	45
1.2.2. Normes et régulation juridique de la sécurité maritime.....	47
1.2.3. Fragmentation du cadre institutionnel de la sécurité maritime.....	51
1.2.3.1. Compétence universelle.....	54
1.2.3.2. Limites de la CNUDM.....	57
1.3. Tournant post- 11 septembre.....	58
 Chapitre 2 : Soubassements conceptuels de l’ordre sécuritaire maritime.....	 62
2. Évolutions conceptuelles de la Sécurité Maritime.....	64
2.1. Contraintes liées à la sécurité.....	65
2.2. Fondements et évolutions des théories de la sécurité maritime.....	69
2.2.1. Les approches traditionnelles de sécurité.....	69
2.2.2. Institutions et coopération : la vision libérale.....	71
2.2.3. L’apport constructiviste à la sécurité humaine.....	74
2.2.4. Néo-réalisme : le retour des États face aux nouvelles menaces.....	80
2.3. Matrice transversale de la sécurité maritime.....	82
 Chapitre 3 : Trame géostratégique d’une sécurité maritime intégrée.....	 84
3. Nouvelles dialectiques : Sécurité, sureté et sécuritisation.....	86
3.1. Distinction entre sécurité et sûreté maritimes.....	86

3.2.	Montée en puissance des menaces hybrides.....	91
3.3.	Nouveau concept de la Sécuritisation.....	94
3.4.	Sûreté maritimes face aux Menaces « transverses ».....	95
4.	Les Piliers de la Sécurité maritime contemporaine.....	97
4.1.	Protéger l'écosystème marin.....	98
4.1.1.	Des menaces écologiques complexes et interconnectées.....	99
4.1.1.1.	Leurre écologique.....	101
4.1.2.	La protection des écosystèmes au Maroc.....	102
4.2.	Le Seapower : le Bras fort de la sécurité maritime.....	106
4.2.1.	Soubassement historique de la Puissance.....	106
4.2.2.	De nouvelles montées en Puissance maritime.....	112
4.2.3.	Le «Smart Seapower» Afro-marocain	113
4.3.	L'économie bleue comme pilier de la sécurité maritime élargie.....	116
4.3.1.	Economie bleue, pilier de l'économie mondiale.....	117
4.3.2.	Quelle stratégie pour l'économie bleue au Maroc ?.....	119
4.3.3.	La pêche et dilemme d'Aquaculture au Maroc.....	122
4.3.4.	Sécurité énergétique : pari d'intégration du GAA.....	125
4.3.5.	Triangle portuaire marocain : puissance par les corridors.....	129
4.3.5.1.	Tanger–Nador–Dakhla : pivot géostratégique du Maroc.....	129
4.3.5.2.	Bataille des hubs et des corridors autour du Maroc.....	130
4.3.5.3.	De la rivalité à la co-gouvernance.....	131
4.3.6.	Du quai au pavillon : stratégie de souveraineté maritime.....	132
4.4.	Résilience maritime.....	134

Partie II : STRATÉGIES de la Sécurité MARITIME.....138

Chapitre 4 : Matrice des risques maritimes.....140

5.	vulnérabilités Africaines et marocaines.....	142
5.1.	Fragilités internes et carences structurelles africaines.....	143
5.2.	vulnérabilités écologiques partagées.....	145
5.3.	Connectivité et chaînes de valeur.....	148
5.4.	Vulnérabilités technologiques des câbles sous-marins.....	152
6.	Défis à la sécurité maritime globale et régionale.....	155
6.1.	défis géopolitiques Globaux et régionaux.....	155
6.2.	Gouvernance fragmentée et inégalement répartie au Maroc.....	156
6.3.	Surpêche : un défi écologique et sécuritaire majeur.....	157
6.4.	défis de souveraineté et de sécurité des ressources maritimes.....	157
6.4.1.	Pêches maritimes : entre pressions et réappropriation souveraine....	158
6.4.2.	Vers la réappropriation de la filière halieutique.....	160
6.4.3.	Ressources maritimes : entre rapports de forces et convoitises.....	161
6.5.	Défis migratoires.....	168

6.5.1.	Migration : entre réalités africaines et fantasmes européens.....	169
6.5.2.	Gestion migratoire : progrès déclarés, défis réels.....	172
6.5.3.	Soutien financier, poids diplomatique mais critiques humanitaires....	175
6.5.4.	Les réseaux migratoires criminels à l'assaut des routes maritimes.....	176
7.	Criminalité et menaces maritimes.....	180
7.2.	La pêche INN et menace à la sécurité alimentaire.....	181
7.3.	Maroc : carrefour du Narcotrafic transatlantique et Méditerranéen.	188
7.3.1.	Réponses internationales au Narcotrafic.....	191
7.3.2.	Nouveau Troc Cannabis contre cocaïne.....	197
7.3.3.	Narcotrafic et instabilités en Afrique de l'Ouest et au Maghreb.....	199
7.3.4.	Limites des Politiques d'éradications dans le Rif.....	200
7.3.5.	Le cannabis légal apporte ses fruits.....	201
7.4.	Le Golfe de Guinée : nouvel épicerie mondiale de la piraterie.....	202
7.4.1.	Concentration des zones de piraterie.....	203
7.4.2.	Flou juridique et palliatifs dans le traitement de la piraterie maritime	204
7.4.3.	Résurgence de la piraterie : modernité d'un fléau ancestral.....	205
7.4.4.	L'« utilité géopolitique » de la piraterie maritime.....	206
7.5.	Terrorisme maritime : menace limitée mais hautement surveillée.....	207
7.5.1.	Le terrorisme maritime dans les analyses stratégiques.....	208
7.5.1.1.	Le terrorisme comme construction stratégique et politique.....	209
7.5.1.2.	La menace réelle et la figure du « partisan liquide ».....	209
7.5.2.	Mesures prises face au terrorisme maritime international.....	211
7.5.2.1.	Convention SUA de l'OMI (Rome 1988).....	212
7.5.2.2.	Code ISPS, Système AIS et Programme CSI.....	212
7.5.3.	Enjeux de Conformité du Maroc aux exigences de sûreté maritime...	219
7.6.	Cyber risques en mer et sur les ports marocains.....	221

Chapitre 5 : Gouvernance de la sécurité maritime en Afrique et au Maroc...223

8.	Gouvernance sécuritaire en Afrique.....	227
9.	La dialectique Défense-Sécurité maritime : au Maroc.....	230
9.1.	De la Défense Globale à la Sécurité Globale.....	231
9.2.	Éléments de la Politique de sécurité globale.....	236
9.3.	Grand Strategy : intégrateur de la Sécurité Maritime.....	238
10.	Articulation de la gouvernance sécuritaire globale et maritime.....	240
10.1.	Articulation de la Défense et la sécurité maritimes marocaines.....	241
10.2.	la triptyque de l'action navale.....	242
10.3.	De la prévention à la projection : sécuriser les espaces maritimes....	244
10.3.1.	Architecture de la Défense et de sécurité maritime.....	245
10.3.2.	La base navale de Ksar Sghir.....	246
10.3.3.	Enjeux vers l'autonomie capacitaire.....	248

11.	De la Diplomatie Navale à la Diplomatie Maritime.....	251
11.1.	Rôle de la diplomatie navale dans le raffermissement des liens de coopération.....	252
11.2.	La Diplomatie navale : archétype du « Smart Sea Power ».....	254
11.2.1.	Coopération soutenue avec l'OTAN.....	256
11.2.2.	Sea Border au sein de « l'initiative 5+5 Défense».....	256
11.2.3.	Stabilité des relations avec la France.....	257
11.2.4.	Relations fructueuses avec l'US Navy et AFRICOM.....	257
11.2.5.	NEMO et sécurité du Golfe de Guinée.....	259
11.3.	Diplomatie maritime levier de la souveraineté marocaine.....	260
11.3.1.	Constances et évolutions de la diplomatie maritime marocaine.....	260
11.3.2.	Application du "package deal" dans la diplomatie marocaine.....	261
	Chapitre 6 : Vision prospective maritime et ouverture internationale.....	263
12.	Le détroit de Gibraltar : défi géostratégique du Maroc.....	264
12.1.	La liaison fixe, horizon stratégique à concrétiser.....	265
12.2.	Gibraltar : un carrefour stratégique et un foyer de rivalités.....	266
13.	Méditerranée occidentale : souveraineté disputée, flux migratoires et réalignements stratégiques.....	269
13.1.	Méditerranée-Sahel : instabilités post-2011.....	270
13.2.	Pérennité des Litiges frontaliers Maroc-espagnols.....	272
13.3.	Méditerranée, enjeux partagés, futur à bâtir.....	274
14.	prémices d'une coopération atlantique Engagée.....	275
14.1.	Vers une gouvernance collective de l'Atlantique.....	277
14.2.	L'Atlantique Sud au cœur des dynamiques mondiales.....	279
14.3.	L'Afrique atlantique, entre souveraineté et partenariats.....	284
15.	Le Maroc, trait d'union atlantique.....	285
15.1.	Une approche géostratégique pour l'Afrique et le Sud global.....	286
15.2.	PEAA : socle d'une identité atlantique africaine.....	288
15.3.	L'Initiative Atlantique Africaine.....	289
15.3.1.	Enjeux du désenclavement du Sahel.....	290
15.3.2.	Nouveaux Corridors et enjeux portuaires.....	290
15.4.	Maroc, passerelle afro-latino-atlantique.....	291
15.5.	L'envers des mégaprojets : le réalisme sécuritaire.....	292
	Conclusion Générale.....	294
	Bibliographie.....	296

Liste des Sigles et Acronymes

AFD	Agence Française de Développement
AIMS 2050	African Integrated Maritime Strategy (à l'horizon 2050)
CESE	Conseil Economique, Social et Environnemental
CLPC	Commission des limites du plateau continental (ONU)
CMB 82	Convention de Montego Bay (1982), voir CNUDM
CNUDM/UNCLOS	Convention Nations-Unis sur le Droit de la Mer/UNCLOS (1982)
COI	Commission Océanographique Intergouvernementale
COLREG	Règlement Anti-Collusion (entre navires)
CSI	Container Security Initiative
FONOPS	Freedom Of Navigation OperationS ; une stratégie de l'US Navy
GIEC	Groupe Intergouvernemental d'experts sur l'Evolution du Climat
HCEFLCD	Haut-Commissariat aux Eaux et Forêts et Lutte contre Désertification
IFRI	Institut Français des Relations Internationales
IMO	International Maritime Organization (OMI en français)
INN	Illicite, Non déclarée et Non réglementée (Pêche)
ISPS	International Ship and Port Facility Security Code
ISS	Institut des Etudes de Sécurité (Afrique)
MAOC-N	Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics (Lisbone)
MDA	Maritime Domain Awareness
MARPOL	Prévention de la pollution maritime (Convention 73-78)
MAP	Maghreb Arab Press (Agence de Presse Officielle Marocaine)
MRCC	Maritime Rescue Coordination Centre (Centre de coordination et de sauvetage maritime)
OECD (OCDE)	Organisation for Economic Co-operation and Development
OIM	Organisation internationale pour les Migrations
OMI	Organisation Maritime Internationale (IMO en anglais)
OPRC	Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (1990)
OPRC-HNS	Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances (Protocole 2000)
PAC	Partnership for Atlantic Cooperation
SAR	Search and Rescue, opérations de recherche et sauvetage
SLOCs	Lignes de communication maritimes
SOLAS	Safety Of life At Sea
STCW	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
UNCLOS (CNUDM)	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNDP (PNUD)	Programme des Nations unies pour le développement
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
WMO	Organisation météorologique mondiale

Liste des Figures

Figure 1: Les grandes Routes maritimes + Passages stratégiques internationaux	35
Figure 2: Les principaux composants d'un système de sécurité.....	45
Figure 3: Délimitations maritimes et responsabilités de l'Etat côtier.....	50
Figure 4: Mentions scientifiques de "sécurité maritime" (1978-2023).....	63
Figure 5: Référents et objets de la Sécurité.....	65
Figure 6: dépassement de la conception classique de la sécurité.....	81
Figure 7: L'Architecture intégrée de la Sécurité maritime contemporaine.....	97
Figure 8: La valeur ajoutée des industries océaniques d'ici 2030.....	118
Figure 9: Evolution de la production halieutique nationale (2019-2024).....	123
Figure 10: Répartition des unités de transformation de pêche (2024).....	123
Figure 11: La chaîne cachée de l'aquaculture mondialisée.....	125
Figure 12: Gazoduc Afrique Atlantique vs Trans-Saharan Gas-Pipeline.....	128
Figure 13: Vulnérabilité face aux chocs extérieurs.....	144
Figure 14: Indice d'incertitude mondiale, moyennes d'Afrique et le monde (2005-2024).....	145
Figure 15: Présentation de la Chaîne de Valeurs Globales des Matières premières.....	149
Figure 16: Evolution de la connectivité en Afrique (2005-2022).....	150
Figure 17: Vulnérabilités climatiques-maritimes et énergétiques.....	151
Figure 18: Vulnérabilité des réseaux de câbles sous-marins et hubs sensibles..	153
Figure 19: Pourcentage de défauts de câbles liés à différentes causes.....	154
Figure 20: Limites et espaces de souveraineté et de juridiction de l'Etat côtier	162
Figure 21: Emplacement du mont Tropic au large côtes sahariennes marocaines.....	164
Figure 22: Fermes piscicoles au large des îles Zaffarines (Nord du Maroc).....	166
Figure 23: Vue des îles Zaffarines à partir de la côte marocaine.....	167
Figure 24: Evolution des transferts des Marocains à l'étranger.....	170
Figure 25: Cartographie des passagers irréguliers vers l'Europe 2024.....	174
Figure 26: Passages irréguliers vers l'UE selon les routes migratoires (2024)..	174
Figure 27: Concentration de surpêche en Afrique.....	183
Figure 28: Cartographie des activités de pêche INN.....	186
Figure 29: Système de suivi, contrôle et surveillance des activités de pêche..	188
Figure 30: Circuits mondiaux des trois principaux types de stupéfiants.....	190
Figure 31: Saisies maritimes et aériennes de stupéfiants dans les côtes marocaines (2019).....	196
Figure 32: flux inversés de cannabis et cocaïne en Atlantique Sud.....	198
Figure 33: Evolution de saisie de cocaïne dans l'Ouest-Africain (1990-2023).	199

Figure 34: Architecture de sécurité maritime de Yaoundé.....	228
Figure 35: Continuum Défense -Sécurité.....	236
Figure 36: Cadre intégré de la politique de sécurité globale.....	238
Figure 37:Gouvernance de la sécurité globale et maritime.....	241
Figure 38: Articulation Défense et sécurité marocaine en mer.....	242
Figure 39: Les trois rôles stratégiques d'une force navale.....	243
Figure 40: Articulation sectorielle domaine maritime marocain.....	245
Figure 41:DMA rapproché du littoral marocain.....	246
Figure 42: Cartographie globale de l'espace méditerranéen.....	269
Figure 43: Etendue grandissante du Partnership for Atlantic Cooperation (PAC).	278
Figure 44: Répartition intercontinentale de l'Atlantique Sud.....	280
Figure 45:Diagramme des antagonismes Latino-américains.....	281
Figure 46:Répartition des juridictions maritimes en Atlantique Sud.....	282
Figure 47:: Zones de responsabilités des Flottes US Navy depuis 2008.....	283

Liste des Tableaux

Tableau 1:Etat récapitulatif de l'arsenal juridique en matière de sécurité maritime.....	51
Tableau 2: Synthèse sectorielle et transversale de la Sécurité Globale.....	78
Tableau 3:différence entre sécurité maritime et sûreté maritime selon les Nations Unies.....	89
Tableau 4: Imbrication du Seapower avec stratégies Maritimes et navale.....	110
Tableau 5: Grille des risques (Occurrence vs Gravité).....	136

Préface

*« Il faut encore avoir du chaos en soi pour enfanter une étoile dansante.
Je vous le dis : essayez le courage d'affronter la traversée de la mer ! »*

Friedrich Nietzsche

*« Il n'y a pas de plus grand mystère que les espaces vides sur les cartes,
car c'est là que l'on rencontre le plus de dangers. »*

Sir Joseph Conrad

Le présent ouvrage que je suis heureux de recommander au public, explore le domaine de Neptune – espace partagé et convoité et qui reste mal connu du point de vue des enjeux de sécurité. La sécurité dans un domaine aussi étendu où règne une multitude de menaces, représente à n'en pas douter un défi majeur.

La mer, faut-il le rappeler, joue un rôle fondamental dans l'économie mondiale : l'économie maritime pèse, en effet, quelques 1500 milliards de dollars. La mer est également la voie par laquelle transitent toutes sortes d'activités y compris des activités illicites, divers trafics tels que stupéfiants, armes et traites des êtres humains, ou encore piraterie et grand banditisme. Les produits de la criminalité maritime représentent une véritable économie parallèle.

Outre la criminalité organisée, les Etats doivent faire face aux nouvelles menaces qui se déploient sur l'espace maritime, à commencer par le terrorisme et la cybercriminalité. La mer, théâtre de conflits inter-étatiques, constitue un nouveau terrain d'action pour différentes organisations terroristes. Ces dernières années ont vu se développer ce qu'il convient d'appeler « un contre-terrorisme » basé sur le renseignement, l'évaluation et l'anticipation de la menace.

Le multilatéralisme est en perte de vitesse avec en parallèle une montée en puissance des menaces sur mer constituant une préoccupation majeure. Ces menaces¹ ne sont pas exclusivement étatiques, comme le montre ajuste titre l'auteur du présent ouvrage dans des développements particulièrement édifiants qu'il a consacrés à ce phénomène : aujourd'hui, des réseaux criminels internationaux déstabilisent l'océan et la souveraineté des Etats sur une partie de la mer.

La lutte contre toutes les formes de l'insécurité en mer se heurte toutefois, comme le montre avec une grande expertise Monsieur BOUSSIF, à un phénomène transnational qui impose de développer de toute urgence toutes les modalités possibles et imaginables

¹ « La sécurité en mer », in *Cahiers de la Sécurité et de la Justice* (Institut des Hautes Etudes du Ministère de l'Intérieur), Paris, France, 2023 – Vol. 1 – n°57

de coopération entre les services et les départements concernés. Une coordination entre Etats et instances sous-régionales, régionales ou internationales est vivement souhaitée.

Force est de relever que la substance de la présente étude, informée aux meilleures sources, bien conduite et bien écrite, complétée par des documents cartographiques remarquables, et une importante bibliographie, constitue sans aucun doute une contribution substantielle à une meilleure connaissance de la problématique de la sécurité maritime. Il va sans dire que l'intérêt majeur de cet ouvrage tient à son orientation résolument pratique. Ce sont par conséquent des questions de grande importance que Monsieur BOUSSIF a abordées dans ce livre avec indépendance d'esprit et rigueur scientifique. Ce faisant, le présent ouvrage constitue un outil de travail précieux à la fois pour les étudiants, les universitaires, les praticiens, les opérateurs évoluant dans le domaine maritime, les institutionnels et les organisations internationales. Aussi, proposerais-je d'approfondir la réflexion sur cette thématique dans le cadre d'une rencontre multidisciplinaire avec la participation d'experts marocains et étrangers.

La masse d'informations apportée et les recommandations proposées par l'auteur permet au lecteur d'embarquer avec Monsieur BOUSSIF, homme de la mer de surcroît, pour une navigation qui devrait conduire à des découvertes intéressantes et prometteuses : l'avènement d'une véritable stratégie et culture de la sécurité maritime au Maroc, un pays tri-océanique (méditerranéen, gibraltarien et atlantique), en pleine renaissance maritime. Celle-ci, impulsée par le Souverain Chérifien dans son discours en date du 6 novembre 2023, est un véritable plaidoyer pour un *New Deal* tendant à instaurer une « *mare nostrum* » afro-atlantique au profit des pays enclavés de la région.

En définitive, l'ouvrage que nous offre Monsieur BOUSSIF sous le parrainage de la Fondation Konrad Adenauer, propose d'explorer, dans une approche multidisciplinaire, les enjeux et défis à venir de la sécurité maritime, aussi bien au niveau national, qu'au niveau régional ou mondial. Il interroge dans une démarche critique mais constructive la capacité du droit, des institutions, des techniques et de la diplomatie à répondre à la complexité croissante de la gouvernance des espaces maritimes.

L'on dira, en conclusion, avec le poète romantique allemand du XIX^{ème} siècle Heinrich Heine, que « *la mer est mon miroir* » : elle reflète nos heurts et nos malheurs, nos espoirs et nos excès, et nos fragilités. En assurant la sécurité sur les mers et les océans, c'est finalement notre propre avenir collectif que nous protégeons.

Rabat, 23 octobre 2025

Miloud Loukili, juriste (droit de la mer), ancien membre de la Commission des Nations Unies des limites du plateau continental (CLCS – New-York), ancien directeur de l'ISEM (Institut Supérieur d'Etudes Maritimes – Casablanca) et ancien directeur de la Marine marchande.

Introduction Générale

*“Notre devoir n’est ni d’accuser ni de pardonner, mais seulement de comprendre”.
Georg Simmel (1858-1918)¹.*

La sécurité maritime s’impose aujourd’hui comme un enjeu central dans la re-composition des équilibres mondiaux et régionaux. Depuis l’Antiquité, les mers et les océans ont été des espaces aux fonctions multiples : lieux de commerce, de conflits militaires, d’affirmation d’influence et de souveraineté, mais aussi de mise en œuvre des règles du droit international public. Le droit de la mer a émergé dans ce climat marqué par l’absence d’un cadre juridique efficace de sécurité, laissant le champ aux grandes puissances qui monopolisaient la souveraineté sur l’essentiel des espaces maritimes au service de leurs ambitions économiques et coloniales².

Si la sécurité maritime est souvent abordée sous l’angle des menaces et des risques, elle offre également des opportunités positives pour développer des approches plus larges de la sécurité et du développement durable. En effet, l’agenda de la sécurité maritime³ contemporain tend à intégrer des dimensions liées à la sécurité humaine, à la protection de l’environnement marin et à l’économie durable des océans. Cette approche holistique élargit le spectre d’actions bien au-delà du strict domaine militaire ou répressif, sous l’angle de la Puissance (Sea power dans le jargon naval) qui est une dimension essentielle aussi bien au niveau national qu’international, mais aligne aussi la sécurité maritime sur des objectifs humanitaires, économiques et écologiques⁴. Plusieurs opportunités se dégagent de ces nouvelles perspectives, c’est ainsi que :

L’intégration de la sécurité humaine en milieu maritime vise à protéger les personnes – équipages, passagers et populations côtières – contre les menaces telles que la piraterie, les trafics humains, la pêche illégale ou la pollution. Elle promeut une approche centrée sur le bien-être des individus, faisant de la mer non seulement un espace stratégique à sécuriser, mais aussi un espace à humaniser, au service des droits et de la dignité humaine.

La sécurité maritime intègre aussi la protection de l’environnement marin, face à des menaces comme les marées noires, la pêche illicite ou les effets du chan-

1 Sociologue allemand.

2 John J. Mearsheimer, théoricien majeur du réalisme offensif, affirme que l’absence d’autorité supranationale pousse les États à une lutte inévitable pour le pouvoir, guidée non par des idéaux, mais par la recherche de sécurité, d’intérêts stratégiques et de survie.

3 Christian BUEGER, (University of Copenhagen) & Timothy EDMUNDS, (University of Bristol) : « Understanding maritime security », Oxford University Press, 2024, p.1.

4 Barry BUZAN and Lene HANSEN : « The Evolution of International Security Studies » (Cambridge: Cambridge University Press) 2009) 187-225.

gement climatique. Elle vise à prévenir les pollutions et à repérer les comportements dangereux pour l'écosystème. Cette approche favorise la convergence entre sûreté maritime et durabilité écologique, notamment par la coopération internationale ; la sécurité en général est l'œuvre de tous, comme on nous l'a apprise dans tous les instituts spécialisés ;

La sécurité maritime est également un levier essentiel du développement durable et de l'économie bleue, car elle conditionne la viabilité des activités maritimes (tourisme, pêche, exploitation des ressources). En sécurisant les espaces marins, elle favorise les investissements, la préservation des écosystèmes et l'atteinte des objectifs internationaux de durabilité, devenant ainsi un investissement stratégique pour un océan sûr et prospère.

En intégrant ces trois volets – humain, environnemental et économique – à la Puissance maritime, la sécurité maritime évolue vers une approche globale et proactive. Ce nouvel agenda montre qu'en sécurisant les océans, on peut simultanément sauvegarder la souveraineté nationale, améliorer la condition humaine, protéger la nature et favoriser une croissance durable. La mer devient alors un espace où la sécurité collective va de pair avec le progrès social et environnemental.

Car les espaces maritimes n'ont jamais été de simples « vides bleus » ; ils sont un prolongement de la terre. Ils constituent des zones régies par une organisation technique précise, soumises à une gouvernance intense et traversées par des considérations politiques et civilisationnelles profondes, reflétant des visions divergentes du monde, dominées tantôt par des logiques de puissance et de contrôle, tantôt par des efforts visant à instaurer une gouvernance collective.

En s'inspirant des idées d'auteurs comme l'Allemand Carl Schmitt dans sa publication intitulée « Terre et Mer (1942) »⁵, on pourrait apporter une réflexion explicative géopolitique et historique sur l'évolution des civilisations selon leur rapport à ces deux éléments fondamentaux que sont la terre et la mer. La dynamique historique peut se lire à travers l'opposition entre puissances terrestres et maritimes : alors que les premières privilégient des structures politiques rigides, axées sur le contrôle du territoire et la hiérarchie, les secondes valorisent la mobilité, l'ouverture et l'esprit d'aventure. A l'ère des civilisations maritimes (thalassocratiques), ces dernières, en façonnant des sociétés orientées vers le commerce, l'exploration et la circulation, ont contribué à forger des valeurs de liberté, d'échange et de sécurité collective qui demeurent au cœur de la gouvernance maritime contemporaine.

⁵ Carl SCHMITT : « Terre et Mer. Un point de vue sur l'histoire mondiale », (paru initialement 1942) Les éditions Krisis, La Nouvelle Librairie, mai 2022.

Il est évident qu'on ne saurait imaginer un pays sans territoire mais l'immensité de son territoire ne lui garantit certainement pas la puissance et que l'accès à la mer accorde beaucoup plus d'avantages par l'ouverture accrue des échanges, facilite l'accès plus aisé aux matières premières, denrées alimentaires et produits manufacturés, soit à l'import soit à l'export. Pour preuve, un lien est tissé entre la domination maritime et la révolution industrielle. Par cette existence maritime, l'Angleterre a pu développer un capitalisme industriel mondialisé, et par extension vers les Etats-Unis. La maîtrise des mers a permis à ces Puissances, ancienne et actuelle, d'accéder aux ressources, de contrôler les routes commerciales et de favoriser une transformation économique qui a mené à la modernité technologique.

Schmitt conclut, dans sa célèbre publication, en avertissant que la suprématie maritime anglo-saxonne pourrait être remise en question par de nouvelles puissances émergentes. Il évoque la possibilité d'un retour des grandes puissances terrestres, en particulier la Russie et la Chine, dans un affrontement stratégique contre les États-Unis. Il souligne que la domination maritime n'est pas éternelle et que l'histoire pourrait voir un basculement vers un nouvel ordre géopolitique où les forces terrestres reprendront l'avantage. N'est-ce pas le cas du réveil actuel de l'Ours russe et du Dragon chinois ?

Ce basculement des rapports de force illustre combien la sécurité maritime, qui va au-delà de la rivalité entre puissances terrestres et maritimes. Il s'impose aujourd'hui comme un concept global aux contours élargis, mobilisant des enjeux à la fois stratégiques, économiques, environnementaux et sécuritaires.

Malgré sa reconnaissance croissante, le concept de sécurité maritime souffre encore d'un manque de définition unifiée au niveau global, dépassant la simple protection des côtes pour englober la préservation des ressources, la sécurisation du commerce, la lutte contre la criminalité transnationale et la réponse aux catastrophes environnementales. Parce que la sécurité, dans son essence, ne peut démontrer son efficacité qu'à travers la disponibilité de moyens et de capacités adéquats, la possession d'outils matériels et militaires – tels que des navires et bâtiments capables d'assurer les missions de sûreté – demeure décisive. Cette exigence implique également une capacité autonome de production, soulignant l'importance stratégique du développement de l'industrie navale et de la construction de flottes, tant civiles que militaires. Les dimensions de développement liées à la sécurité maritime n'annulent donc pas la dimension militaire ; au contraire, elles la renforcent et s'y intègrent comme fonctions essentielles, consolidant ainsi une vision globale de la sécurité dans sa portée souveraine et stratégique.

Dans ce contexte, l'espace méditerranéen, le détroit de Gibraltar et l'espace atlantique africain, auxquels le Maroc est indissociablement lié, occupent une position singulière. Cette centralité est encore renforcée par la cause du Sahara marocain, priorité nationale, qui constitue un prisme fondamental structurant la posture diplomatique et sécuritaire du Royaume et, par extension, ses relations avec le reste du monde. Dans cet environnement de domination maritime exercée par les grandes puissances, le Maroc mise sur une stratégie de « puissance spécialisée », fondée sur la surveillance, la sécurisation et la coopération internationale, plutôt que sur l'imposition directe de la force militaire. Les forces navales marocaines se modernisent progressivement afin de contrôler les routes commerciales et les zones maritimes vitales, dans un environnement régional marqué par les migrations irrégulières, la criminalité maritime et les tensions géopolitiques.

Par ailleurs, le Maroc offre un modèle de stabilité axé sur la lutte contre le terrorisme, dans une dynamique sécuritaire mondiale marquée par l'interconnexion croissante entre armée, police et acteurs privés. Cette « nouvelle culture sécuritaire », née dans le contexte de la mondialisation des menaces, reflète une évolution vers une gestion rationnelle, mais qui peut malheureusement s'avérer restrictive en matière de libertés humanitaires. La théorie des « nouvelles menaces », popularisée après les attentats du 11 septembre 2001 et du 16 mai 2003, a largement contribué à accélérer ce tournant.

Dans ce sillage, la présente publication s'inscrit dans une double démarche. Elle vise, d'une part, à analyser les dynamiques de l'ordre sécuritaire maritime mondial et régional, en dégagant leurs implications pour le Maroc. Elle entend, d'autre part, mettre en lumière les spécificités de la stratégie marocaine de sécurité maritime face à ces transformations, une stratégie qui dépasse la seule dimension défensive pour embrasser une vision ambitieuse de prospérité et de connectivité régionale.

En effet, la sécurité maritime du Maroc repose sur une doctrine qui articule souveraineté, prospérité et coopération pour répondre à un environnement régional instable et compétitif. L'affirmation de la souveraineté maritime marocaine, indissociable de la défense de son intégrité territoriale, s'incarne dans l'adoption en 2020 des lois relatives à la délimitation des espaces maritimes et dans le recours aux procédures de la CLPC (Commission des limites du plateau continental ou Commission on the Limits of the Continental Shelf en anglais "CLCS"). Cette approche, en stricte conformité avec le droit international (CNUDM) (Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer, UNCLOS en anglais), reflète une posture géostratégique claire : le rejet de toute politique du fait accompli et la promotion

d'une délimitation concertée et juridiquement incontestable. Cette défense des intérêts souverains est indissociable d'un projet de co-développement et d'intégration régionale. Les enjeux présents et futurs mettent en lumière le rôle du Maroc en tant que « puissance moyenne » adoptant une approche de coopération multilatérale. Cette stratégie s'illustre aujourd'hui à travers l'importance de l'Initiative atlantique marocaine, qui vise à désenclaver les pays sans littoral, en intégrant la dimension maritime parmi les priorités de la politique étrangère du Royaume. Au cœur de cette vision figure la question du Sahara marocain, considérée comme une priorité nationale indissociable de la souveraineté maritime et du développement.

Dorénavant le Maroc ne se conçoit pas comme un acteur isolé mais comme un pivot, un catalyseur de développement et de stabilité régionale. L'Initiative Atlantique marocaine, visant le désenclavement et le développement économique des pays sahéliens par l'accès à la façade atlantique, en est une illustration majeure. Elle s'inscrit dans la continuité du Processus de l'Agenda Africain pour le Développement (PEAA) et d'une politique d'ouverture de partenariats tous azimuts, traduisant une volonté de faire de la mer un levier de prospérité partagée et de stabilisation régionale. Cette approche est renforcée par l'implication du Royaume dans des initiatives et exercices conjoints dans le but de développer l'interopérabilité. La stratégie maritime du Maroc repose ainsi sur une approche sécuritaire graduelle qui combine prévention, coopération multilatérale et capacité de réaction, consolidant son influence et sa souveraineté, en particulier dans des espaces sensibles tels que le détroit de Gibraltar, les côtes sahariennes et l'Atlantique africain.

Au-delà de cette dimension juridique et de coopération structurelle, la sécurité maritime marocaine interagit en permanence avec un environnement fragilisé. Dans ce contexte, la sécurisation des routes commerciales et des infrastructures portuaires de classe mondiale (Tanger Med, futur port de Dakhla-Atlantique) est vitale. Ces hubs stratégiques ne se limitent pas au commerce ; ils englobent la gestion coordonnée des flux migratoires via des partenariats euro-méditerranéens et atlantiques, et soutiennent des projets structurants comme le gazoduc Nigeria-Maroc. Cette démarche holistique permet de concilier impératifs sécuritaires, influence géopolitique et durabilité.

Dès lors, notre problématique centrale s'articule autour du déploiement de la stratégie de sécurité maritime marocaine, afin de concilier les enjeux de souveraineté, de prospérité et de rayonnement, avec la recomposition géopolitique et conceptuelle de son environnement global et régional.

Dans cette perspective, comment relever les défis sécuritaires, migratoires et économiques, faire face aux menaces maritimes qui le guettent, tout en consolidant ses partenariats stratégiques dans l'espace Méditerranée-Atlantique ?

Pour répondre à cette problématique, ce travail a été structuré autour d'une approche à la fois progressive et circulaire, organisée en deux parties distinctes mais complémentaires :

La première partie dresse un diagnostic du cadre géopolitique et géostratégique mondial et régional de la sécurité maritime, afin de contextualiser la position du Maroc dans un environnement en constante évolution. Cela va nous amener à examiner les fondements théoriques et conceptuels de la sécurité maritime, en analysant notamment les impacts des attentats du 11 septembre sur les transformations du droit et des pratiques, avec un accent particulier sur le concept de sécuritisation.

La deuxième partie s'attache à analyser les dimensions stratégiques et opérationnelles de la sécurité maritime, en soulignant la place singulière du Maroc en tant qu'acteur pivot. À travers une gouvernance articulant échelles nationale et régionale, le Royaume affirme son influence par des choix politiques structurants, une intégration active dans des alliances stratégiques et une vision prospective tournée vers l'anticipation des menaces et la consolidation des coopérations.

Ainsi, l'analyse s'organise selon un trajectoire qui commence par une présentation de la matrice des risques qui mobilisent des stratégies et actions coordonnées, pour finalement s'intégrer dans un paysage de gouvernance maritime en perpétuelle mutation.

En définitive, cet ouvrage a essentiellement pour ambition d'apporter des éléments de compréhension. Il cherche à diffuser une culture de la sécurité maritime en toute lucidité intellectuelle et loin des préjugés inhibiteurs, en essayant d'adopter des outils concrets pour aborder les enjeux et les défis de la sécurité maritime. Il inclut les dimensions géostratégiques, géopolitiques, économiques, juridiques, techniques et humaines sous une approche africaniste, placée dans un contexte régional et global. L'objectif final est de voir l'avenir en toute sérénité et sécurité.

Partie I :

Enjeux de la Géopolitique de la sécurité maritime au Maroc

Cette première partie analyse les soubassements conceptuels et stratégiques de la sécurité maritime, en montrant comment la mer s'est imposée comme un espace central dans l'architecture géopolitique mondiale. Elle met ensuite en lumière les dynamiques régionales en Méditerranée et dans l'Atlantique, où se conjuguent coopérations, rivalités et vulnérabilités partagées.

La géopolitique, entendue comme une méthode d'analyse multiscalaire et multifactorielle, permet de dépasser la seule observation des conflits pour inclure aussi les logiques de coopération et d'interdépendance. Appliquée au domaine maritime, elle révèle l'articulation étroite entre puissance et sécurité. Historiquement, la maîtrise des mers a constitué un instrument décisif de souveraineté et de rayonnement stratégique, de Mahan aux doctrines contemporaines. Aujourd'hui encore, la sécurité des routes commerciales, des détroits et des infrastructures critiques demeure inséparable de la capacité militaire des États, mais elle se complète d'un volet d'influence — diplomatie navale, coopération régionale, action humanitaire — que certains qualifient de *smart power*.

Dans ce cadre, le Maroc apparaît comme un acteur pivot : sa position géographique, sa stabilité politique et sa diplomatie lui confèrent une capacité singulière à articuler sécurité, développement et intégration régionale dans l'espace euro-africain. Mais cette centralité ne s'exerce pas dans le vide : la sécurité des mers, désormais plus que jamais au cœur des dynamiques géopolitiques, tend à se territorialiser tout en demeurant traversée par des enjeux transnationaux. Cette interdépendance place le Royaume au cœur des recompositions stratégiques, où la sécurité maritime s'inscrit à la fois dans les rivalités de puissance et dans la recherche de coopérations régionales. Face à ces évolutions, le Maroc déploie une forme renouvelée de *smart power*, articulant ressources matérielles, diplomatie maritime et attractivité régionale, afin de transformer ses atouts en leviers d'influence durable.

Dans ce contexte globalisé, certains points de passage critiques jouent un rôle déterminant dans la structuration de l'ordre sécuritaire maritime : les détroits (Gibraltar, Malacca), les canaux stratégiques (Suez, Panama) ou encore les nouvelles routes arctiques reconfigurent en profondeur la géographie des flux mondiaux, tout en accentuant la compétition autour des hubs portuaires. À ces enjeux classiques s'ajoutent désormais des défis numériques liés au rôle stratégique des câbles sous-marins et des grands fonds. Ces nouveaux théâtres d'affrontement ont donné naissance au concept de *seabed warfare*, qui traduit l'extension des rivalités militaires, économiques et technologiques vers les espaces invisibles mais vitaux de l'infrastructure maritime mondiale.

D'emblée, on peut raisonnablement avancer que, dans la dynamique sécuritaire mondiale, le Maroc s'inscrit dans une posture de puissance moyenne, combinant à la fois l'adhésion aux règles établies et une volonté sélective de révision, en fonction de ses intérêts stratégiques. Certes, le Royaume ne peut façonner tout seul l'ordre mondial, mais aspire à contribuer un tant soit peu pour le rendre collectivement plus équitable. Le cas du Maroc rappelle que la multipolarité n'est pas seulement une affaire de grandes puissances, mais aussi de visions du monde partagées par des acteurs médians, qui rêvent d'un ordre plus juste tout en agissant dans les contraintes du présent.

Le Maroc illustre une diplomatie pragmatique, non-alignée, articulée autour d'un nouvel art de la souveraineté relationnelle, capable de naviguer dans les incertitudes de l'ordre mondial en mutation. Il adopte une posture, mêlant maintien des alliances stratégiques traditionnelles avec les puissances du Nord et plaider pour un multilatéralisme solidaire et inclusif avec le Sud. La capacité d'adaptation stratégique du Maroc s'inscrit dans l'esprit de la théorie du Mandala de Kautilya, qui accorde la primauté au réalisme et considère les rapports de force comme moteurs des relations internationales. Profondément attaché à sa sécurité et à ses valeurs ancestrales, le Royaume met à profit sa position géopolitique et son héritage historique, tout en restant ouvert sur le monde, lui permettant de s'affirmer comme un médiateur crédible et un acteur stabilisateur au niveau régional.

Cette approche d'analyse ne saurait se concevoir sans la replacer dans le cadre plus large du nouvel ordre sécuritaire maritime mondial, façonné par un enchevêtrement d'évolutions juridiques, stratégiques, économiques, environnementales et technologiques, dans le temps et dans l'espace.

Chapitre 1 :

La mer, continuité et mutations de l'ordre sécuritaire.

L'histoire des relations entre l'homme et la mer témoigne d'une transformation progressive : d'abord redoutée comme espace d'incertitude, elle fut progressivement conquise, parcourue et cartographiée, jusqu'à devenir un instrument de puissance et un théâtre majeur des rapports de force. Des navigateurs polynésiens aux grandes découvertes ibériques, jusqu'aux armadas impériales, les océans se sont imposés comme un théâtre majeur des rapports de force, permettant à l'Occident de maîtriser les flux commerciaux, d'étendre la colonisation et d'exploiter les ressources⁶. Dans cette histoire longue, l'expansion européenne hors d'Europe marque un tournant décisif : elle impose un ordre océanique global fondé sur la puissance technologique et la croissance économique.⁷

Si cet ordre global s'est structuré autour des grandes puissances européennes, d'autres acteurs régionaux ont également marqué de leur empreinte l'histoire maritime. Le Maroc, pour sa part, s'est inscrit dans cette dynamique, tantôt en subissant ses répercussions, tantôt en y jouant un rôle actif : au Moyen Âge, sa flotte contribua à freiner l'expansion des Croisés en Méditerranée, en collaboration avec d'autres puissances musulmanes⁸. Au XVII^e siècle, les corsaires de Salé, établis sur l'embouchure du Bou Regreg (Rabat-Salé), imposèrent une présence maroco-atlantique redoutée, réunissant marins locaux, morisques et renégats européens⁹. Parallèlement, l'Empire ottoman, sous la conduite d'amiraux tels que Khayr al-Dîn Barberousse, affirma sa suprématie navale en Méditerranée orientale, notamment lors des batailles de Prévéza (1538) et de Djerba (1560)¹⁰. Autant d'épisodes qui témoignent de l'ancrage historique du Maroc comme acteur maritime situé au carrefour euro-africain.

Ces expériences locales et impériales témoignent de la centralité historique des mers comme espace de rivalité et de projection, bien avant l'ère moderne. Au XVIII^e siècle, le Maroc inaugure même une diplomatie maritime pionnière : en 1786, le Sultan Mohammed III signa à Marrakech le Traité de paix et d'amitié maroco-américain, premier traité de navigation et de commerce conclu par les États-Unis avec une puissance étrangère encore indépendante, témoignage de la reconnaissance de l'importance géostratégique du Royaume et de son rôle de régulateur dans l'Atlantique. Sur ce registre, les guerres de course rappellent

6 Michel LEFEBVRE : « La mer est notre miroir », Le Monde HORS-SÉRIE Septembre › Novembre 2022, p. 2.

7 Éric FOULQUIER : « La maritimité qui vient, une occupation industrielle du monde océanique », dans « Une perspective pluridisciplinaire sur les rapports à la mer en Provence-Alpes-Côte d'Azur », S/dir. Sophie BOUFFIER et Samuel ROBERT, juin 2025, pp. 45-52, disponible travers lien <https://books.openedition.org/pup/79569>.

8 Fernand BRAUDEL, « La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II », Paris, Armand Colin, 1949.

9 BENNASSAR, Bartolomé et Lucile, Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVIe-XVIIe siècles, Paris, Perrin, 1989.

10 Charles-André Julien : « Histoire de l'Afrique du Nord », Payot, 1952.

que la présence américaine en Méditerranée « s'est d'emblée inscrite dans une logique d'intérêts économiques et commerciaux, davantage que dans un affrontement culturel ou religieux »¹¹.

Aujourd'hui encore, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) rappelle que les étendues maritimes, couvrant plus des deux tiers de la planète, remplissent une triple fonction : fournir des ressources vitales à exploiter et à protéger (halieutiques, énergétiques, minérales), garantir la circulation intercontinentale par la liberté de navigation, et servir de vecteurs de puissance à travers le contrôle de bases, détroits et passages stratégiques¹². Déjà théorisée par Alfred Mahan dans son concept de sea power, cette dimension confirme que la mer demeure au cœur de la géopolitique mondiale, à la fois ressource, voie de communication et levier de puissance¹³.

Cette trajectoire rappelle que la mer n'a jamais été un espace neutre : elle est, depuis toujours, l'un des fondements de la puissance. Aujourd'hui encore, elle concentre des enjeux multiples – économiques, militaires, écologiques – qui font d'elle un espace vital et disputé. Les routes maritimes, les zones économiques exclusives (ZEE), les câbles sous-marins et les détroits stratégiques constituent les véritables centres de gravité de la sécurité internationale. La mer est devenue un lieu où s'entrecroisent flux commerciaux, rivalités géopolitiques et menaces transnationales, tout en demeurant une ressource fragile, soumise à la surexploitation et aux pressions environnementales.

Bien entendu, cet ordre est en constante évolution : il ne survit que s'il s'adapte aux mutations géopolitiques – crises régionales, reterritorialisation, montée des acteurs non étatiques. La Méditerranée et l'Atlantique illustrent particulièrement bien cette transition : ces espaces ne sont plus uniquement perçus comme de simples couloirs de transit, mais comme des théâtres de projection d'influence, de résilience écologique et de souveraineté fonctionnelle.

L'analyse de l'ordre sécuritaire maritime mondial et régional nécessite d'en cerner d'abord les fondements, qu'ils soient juridiques, stratégiques ou liés aux rapports de puissance. L'attention portée aux dynamiques propres à la Méditerranée et à l'Atlantique éclaire les enjeux spécifiques auxquels le Maroc est

11 Frank LAMBERT : « The Barbary Wars: American Independence in the Atlantic World ». Hill & Wang, New York University Press, 2005. (« Depicting a time when Britain ruled the seas and France most of Europe, The Barbary Wars proves America's earliest conflict with the Arabic world was always a struggle for economic advantage rather than any clash of cultures or religions. »).

12 Laurent Adam DE VILLIERS : « De l'Océan mondial à la territorialisation des espaces maritimes », dans collectif S/ dir. Guibourg DELAMOTTE et Cédric TELLENNE « Géopolitique et géoéconomie du monde contemporain. Puissance et conflits », éditions La Découverte, Col. Repères, 2025, pp. 343-364

13 Alfred Thayer Mahan, « The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783 », Boston, Little, Brown & Co, 1890.

confronté.

En tant qu'acteur littoral exposé mais aussi moteur potentiel de gouvernance maritime, le Royaume est appelé à jouer un rôle croissant dans la structuration de cet ordre.

Il n'en demeure pas moins que l'intégration marocaine dans cet ordre, offre une voix et trace une voie, ancrées dans le Sud sans se départir de son histoire propre et ses traditions ancestrales. Elle montre comment un pays intermédiaire, qui n'est plus ni dominé ni dominant, peut à la fois s'adapter à l'ordre réel et plaider pour un ordre plus équitable. La diplomatie marocaine s'efforce de conjuguer pragmatisme et normativité, tout en utilisant ses ressources historiques, culturelles et géopolitiques pour façonner un rôle dépassant son poids matériel.

Si l'État stratège redevient central, il ne saurait faire cavalier seul face à des menaces systémiques. Quoi que décrié, le multilatéralisme reste indispensable mais doit être repensé à l'aune des réalités/rivalités régionales et culturelles. Car le concept de la puissance, censée assurer la sécurité à ceux qui la détiennent, a également évolué. Il a dépassé les critères exclusivement militaires et économiques, pour intégrer d'autres déterminants liés au numérique, à la technologie, à l'information et à la culture, dans ce que l'on appelle aujourd'hui la puissance douce (soft power).

Tout en restant un pays émergent, le Maroc affirme l'importance de maîtriser les technologies clés (énergies renouvelables, agriculture intelligente, cybersécurité) et investit dans les infrastructures, l'éducation et l'innovation. Ce repositionnement technologique vise à sortir du statut périphérique et à faire du Royaume un acteur de transformation à l'échelle continentale et régionale.

A ce titre, le concept de puissance dans ses trois dimensions (Hard power, Soft power et Smart power, qu'on traitera plus loin) a rapidement basculé, pour ne pas dire que le navire a chaviré, après que l'ordre international hérité de la Seconde Guerre mondiale a montré des signes de dérives depuis des décennies déjà¹⁴. Le phénomène a commencé avec la guerre en Bosnie-Herzégovine (1992). Le mouvement s'est accéléré avec le début de la guerre d'Ukraine

14 Amin MAALOUF : « Le dérèglement du monde » ; Grasset & Fasquelle, 2009. Dans ce livre, il alerte sur la dérive globale de l'humanité, menacée par des crises identitaires, économiques, climatiques et morales. Il dénonce une perte de repères et s'interroge sur un possible « seuil d'incompétence morale ». L'auteur critique la victoire occidentale des années 1990, perçue comme une victoire à moitié : l'Occident a imposé son modèle, mais a perdu en crédibilité. Il souligne la rupture par la méfiance et l'incompréhension mutuelle entre l'Occident et le Monde Arabo-Musulman, nourrie par la méfiance et l'hypocrisie. Enfin, il reproche à l'Occident non pas de promouvoir ses valeurs, mais de ne pas les respecter dans ses relations internationales même entre alliés, vassalisés. « L'Occident a gagné, il a imposé son modèle ; mais par sa victoire même, il a perdu » p. 41.

(2022), la guerre à Gaza (2023) et surtout le retour du nouveau Président américain en 2025.

Trump II a délaissé l'Europe, bousculé ses voisins immédiats, promis d'accaparer le Groenland, riche en métaux rares, et s'est considérablement rapproché de la Russie, dans un renversement d'alliances inédits, dans un jeu de politique exclusivement transactionnelle.

Sans perdre de vue la bévue de la couverture stratégique américaine du raid aérien contre le Qatar, parmi les meilleurs alliés des Américains, le 09 septembre 2025, le rapprochement du Maroc aux Etats-Unis ne peut être que bénéfique pour un pays en quête de soutien international en faveur de sa première cause nationale, l'intégrité territoriale, principalement dans ses provinces sahariennes du Sud et leurs prolongements vers l'Afrique.

Fort de sa position géostratégique entre Méditerranée et Atlantique, le Royaume considère la mer non seulement comme espace économique mais aussi comme dimension centrale de sa souveraineté et de sa sécurité. Face à la montée de la piraterie, des trafics illicites, de la pollution maritime et des tensions régionales, le Maroc développe une vision multidimensionnelle de la sécurité maritime intégrant coopération régionale, logiques de développement durable, maîtrise des espaces et projection diplomatique.

Avant d'aborder les fondements de l'ordre sécuritaire maritime, Il convient de s'interroger sur les causes profondes de l'intérêt – voire de l'engouement – suscité par la mer.

1. Eléments de l'ordre sécuritaire maritime mondial

1.1 La mer : clef de voûte de l'ordre sécuritaire mondial

Pour comprendre les fondements de cet ordre, il faut d'abord rappeler l'importance objective des mers et océans dans l'architecture géostratégique mondiale.

En effet, dans un monde en mutation rapide, les mers ne sont plus de simples étendues bleues, mais des espaces stratégiques où se croisent rivalités, coopérations et enjeux vitaux. Dès lors, la sécurité maritime apparaît comme un pilier incontournable de la souveraineté, du développement et de la stabilité internationale.

De prime abord, il convient de rappeler que la mer :

- Couvre 71% de la planète bleue ;
- Est une source de richesses :
- En tant que mère nourricière par la pêche ;
- Et par les ressources fossiles et minérales tapis au fond des mers.
- Est un lieu de transit aux échanges internationaux ;
- Et que Plus 85% Humanité vit à moins de 500 km côtes ;

Au singulier, la mer inclue tous les océans et toutes les mers. Selon la convention des Nations Unies, de Montego Bay (CMB, 1982, entré en vigueur en 1994, mers et océans sont des « étendues d'eau salée en communication libre et naturelle »¹⁵. L'Océan mondial couvre 70,8 % de la surface de la terre, formant une nappe d'eau de 361 millions de km², pour un volume évalué à 1 332 millions de km³. Les espaces maritimes ne constituent pas un ensemble pleinement homogène : ils sont caractérisés par des différences d'étendues, de profondeurs, d'hydrographies et de ressources¹⁶. Sans discontinuité, les frontières séparant les mers et océans sont conventionnelles¹⁷. Globalement, la mer se caractérise par une dissymétrie entre l'hémisphère australe très maritime avec ses 80,9 % de surfaces océaniques, et l'hémisphère boréal plus continentale avec 60,7 % d'océans. On distingue traditionnellement cinq océans :

- Le Pacifique (180 millions de km²) ;
- L'Atlantique (106 millions de km²) ;
- L'Indien (75 millions de km²) ;
- L'Antarctique au pôle Sud, situé entre le 38e et le 40e parallèle sud (30 millions de km²) ;
- Enfin, l'Arctique, au pôle Nord (4 millions de km²).

Carte n° 1:

Planisphère du monde océanique



Source : Le Monde en carte : « Comprendre la géopolitique des océans en 10 minutes »¹⁸.

15 Cédric TELLENNE : « Introduction à la géopolitique », Ed La Découverte, Collection : Repères, 2019, pp 62-63.

16 Pascal GAUCHON- Jean-Marc HUISSOUD (coordonné par) : « Les 100 mots de la géopolitique », Que sais-je ? PUF/ Humensis, 4^e édition, 2017, p. 88

17 Pierre Royer : « Un Océan, cinq océans : L'Océan mondial et ses subdivisions », dans Géopolitique des mers et des océans (2012), pages 13 à 24

18 <https://www.youtube.com/watch?v=XaYNpgX15Gk> du 29 juin 2018 consulté le 26.10.21

1.1.1 La mer : voies d'échanges

Les océans revêtent une importance stratégique et économique capitale à l'échelle mondiale. Ils constituent des voies de communication essentielles du commerce international. La grande majorité des échanges commerciaux transite par voie maritime, ce qui fait des océans les artères du **système sanguin** qui irrigue l'économie globale.

A la fois moteur et produit de la mondialisation, la maritimisation, a progressivement transcendé le domaine de la géographie économique pour revêtir une importance géopolitique et stratégique, à l'origine d'un nouvel ordre mondial. Elle se trouve désormais au cœur des enjeux contemporains, qu'ils soient d'ordres économiques, énergétiques ou écologiques¹⁹, avec une grande incidence sur les aspects sécuritaires, et navals.

Si les tensions historiques structurent le socle de la gouvernance maritime, le concept de maritimisation, introduit par le Professeur André Vigarié²⁰, offre une clé de lecture contemporaine. Phénomène multidimensionnel, la maritimisation désigne l'intégration croissante des mers dans les logiques économiques, énergétiques, géopolitiques et environnementales.

En effet environ 80 à 90 % du commerce mondial de marchandises, en volume, est transporté par voie maritime, représentant entre 60 et 70 % du commerce mondial en valeur. En 2023, environ 11 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par mer. Cela inclut les matières premières (pétrole, GNL, charbon, minerais), les conteneurs (biens manufacturés), et les produits agricoles. Il convient de préciser que plus de 95 % du GNL (Gaz Naturel Liquéfié) commercialisé dans le monde est transporté par voie maritime²¹ à bord de méthaniers²² (navires spécialement conçus pour transporter le GNL à -162 °C), pour des exportations de longue distance.

L'océan est aussi notre plus grand allié contre le changement climatique. Il absorbe plus de 90 % de la chaleur générée par l'activité humaine²³.

19 C. P. COUTANSAIS, « Transport maritime entre globalisation et développement durable », Etudes 2010/3, Tome 412, p. 307-318, <https://www.cairn.info/journal-etudes-2010-3-page-307.htm>

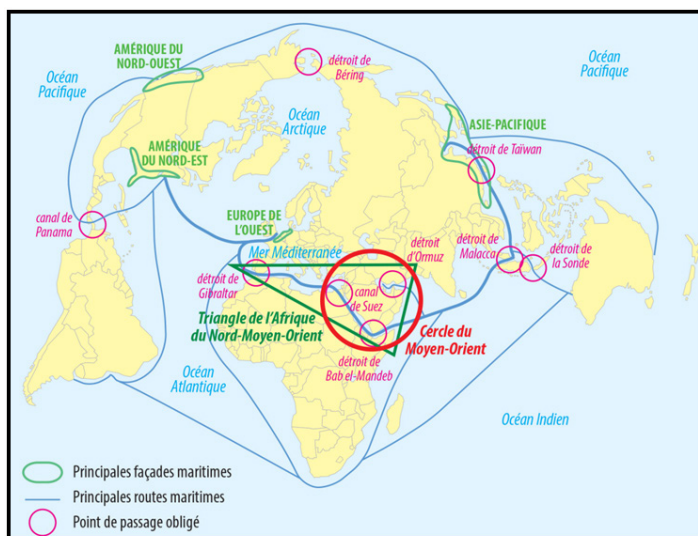
20 André VIGARIÉ : « Economie maritime et géostratégie des océans », Paradigmes, Col. Transports & Communications, Caen, 1990.

21 La souplesse logistique qu'offre le transport maritime, permet de desservir des marchés variés sans dépendre d'infrastructures terrestres fixes comme les gazoducs, aux incidences géopolitiques évidentes dans le monde.

22 La quasi-totalité des 390 millions de tonnes de GNL a été exportée en 2023 par bateaux.

23 Tiago Pitta e Cunha : « Il faut interrompre l'exploitation des fonds marins », Le Monde du 20 juillet 2023, p 28.

Figure 1: Les grandes Routes maritimes+ Passages stratégiques internationaux



Source : Pascal Orcier, Atlas Stratégique, FMES, 2022²⁴

Les routes maritimes constituent les artères vitales du commerce et des échanges culturels entre les pôles de civilisation et les grands centres de production industrielle, à l'image de connexions neuronales assurant la cohérence d'un système complexe. Depuis l'Antiquité, elles structurent les dynamiques d'échange entre l'Europe, la Méditerranée et l'Orient, et permettent d'inscrire le phénomène contemporain de la mondialisation dans une profonde continuité historique.

La mer, en tant que vecteur d'interconnexion planétaire, demeure centrale ; seules les formes et technologies des navires ont évolué, mais la logique de circulation à l'échelle mondiale reste fondamentalement la même²⁵.

En plus des conteneurs, les navires acheminent une grande quantité de vrac liquide, principalement des hydrocarbures, qui représentent 39 % du total, ainsi que du vrac solide (21 % du trafic total), comme des minerais, du charbon, des céréales ou du bois. Les routes maritimes ne se limitent pas aux échanges commerciaux ; elles ont façonné la répartition des populations et des activités de production, principalement concentrées sur les littoraux et les voies navigables.

²⁴ Atlas Stratégique de la méditerranée et du Moyen-Orient-FMES, 2022, p. 21

²⁵ Emmanuel DESCLEVES : « Mondialisation et commerce maritime : une histoire multimillénaire », in Défense Nationale et Sécurité Collective", août-Sept. 2009, pp. 83-84.

1.1.2 La Mer : source de richesses

En plus d'être les artères vitales des échanges mondiaux, les mers sont devenues une source de richesses stratégiques. Alors que la croissance démographique s'accélère et que les ressources terrestres, exploitées depuis des siècles, s'épuisent, la mer s'impose comme un réservoir stratégique de richesses et d'énergies indispensables. Désormais, l'exploitation ne se limite plus à la pêche ou à la logistique : elle s'étend aux hydrocarbures offshore, aux énergies marines renouvelables, aux biotechnologies marines et aux ressources minérales profondes, tels que les nodules polymétalliques et les encroûtements cobaltifères. Grâce aux avancées en géologie et en ingénierie, l'extraction de vastes bassins sédimentaires, dont près de la moitié gisent à plus de 500 mètres de profondeur, devient techniquement envisageable. Ces espaces, encore largement inexplorés – alors qu'ils concentrent plus de 90 % des hydrocarbures et 84 % des métaux rares – représentent un enjeu majeur pour l'économie et la sécurité du futur, au point que leur exploration pourrait se révéler plus rentable que certains investissements spatiaux.

La transition énergétique a permis de renforcer l'intérêt stratégique des océans, devenus sources majeures d'énergie et de matières premières indispensables : manganèse, fer, cuivre, nickel, cobalt, plomb, zinc, lithium, titane, argent, or, ainsi que des métaux rares. Le développement des énergies marines renouvelables — telles que l'énergie des courants, marées, vagues ou la chaleur des mers — s'intensifie particulièrement à la recherche de métaux rares nécessaires à la fabrication d'équipements comme les éoliennes, batteries, téléphones ou ordinateurs. Elles sont désormais essentielles pour réduire la dépendance aux énergies fossiles. Cette dynamique est accentuée par la hausse des prix du pétrole depuis le premier choc pétrolier de 1973 et les efforts de lutte contre le changement climatique.

La sécurité maritime n'est pas seulement une question de droit ou de coopération, mais qu'elle s'inscrit dans une lutte géopolitique structurelle pour la maîtrise des ressources vitales et des voies qui les acheminent. La nécessité de protéger les routes maritimes et les zones de production, fait du contrôle des mers un pilier de la sécurité nationale. Si des solutions diplomatiques existent, la militarisation croissante des espaces maritimes traduit la tendance des États à privilégier la puissance navale pour sécuriser l'accès aux ressources²⁶.

26 Peter DOMBROWSKI, (2004) «Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict,,» *Naval War College Review*: Vol. 57 : No. 1 Article 24. Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol57/iss1/24>

Par ailleurs, qu'elle soit fossile ou renouvelable, l'énergie transite massivement par la mer via des infrastructures colossales : méthaniers, pétroliers, câbles électriques sous-marins ou pipelines, confirmant le rôle central des espaces maritimes dans la nouvelle géoéconomie de l'énergie²⁷.

Ce phénomène s'est accentué avec l'extension des zones économiques exclusives (ZEE), qui a réduit les espaces océaniques libres et accru la valeur géopolitique des territoires insulaires. Loin d'être de simples vecteurs de transport, les mers sont devenues des espaces territorialisés, mobilisés pour des activités fixes comme l'extraction offshore, l'aquaculture ou l'installation de câbles sous-marins. Cette maritimisation des économies a profondément modifié les représentations politiques et stratégiques de l'océan, désormais considéré comme un réservoir de souveraineté, de sécurité alimentaire et de croissance durable.

Cette tendance s'est amplifiée depuis les années 2000, période durant laquelle les océans ont connu une intensification rapide et globale des activités économiques, qualifiée par certains chercheurs de «Blue acceleration». Cette croissance bleue, bien qu'annonciatrice de nouvelles opportunités économiques, s'accompagne de risques écologiques majeurs : surpêche, acidification, pollution plastique, dégradation des écosystèmes côtiers et marins. Face à cette tension croissante entre exploitation et préservation, la sécurité maritime ne peut plus se limiter à la lutte contre la piraterie ou les trafics. Elle doit intégrer les impératifs de durabilité environnementale, de résilience écologique et de justice intergénérationnelle. Ainsi, les politiques maritimes contemporaines se structurent autour d'un double objectif : exploiter de manière souveraine et efficace les ressources maritimes, tout en assurant leur gestion durable au bénéfice des générations futures.

Certainement, d'autres ressources naturelles et sources d'énergies sont essentielles pour assurer l'alimentation de la population et répondre à ses besoins²⁸. Où les trouver, si ce n'est en mer ? Question qui laisse présager que le siècle actuel et à venir seront ceux de l'économie bleue et de la géopolitique maritime, pivot essentiel des enjeux géostratégiques²⁹.

27 Camille ADAOUST : « L'article à lire pour comprendre les enjeux autour de l'extraction minière sous-marine », France TV, L'article à lire pour comprendre les enjeux autour de l'extraction minière sous-marine ([francetvinfo.fr](https://www.francetvinfo.fr)), du 29 juillet 2023.

28 Emmanuel DESCLEVES : « La mer, vecteur et enjeu du futur », dans *Études* 2013/3 (Tome 418), pages 295 à 306.

29 Alexis BAUTZMANN : « L'éditorial » in *Diplomatie, les Grands Dossiers* n° 68, juin-juillet 2022, p 3.

1.1.3 La mer : facteur stratégique à gérer et à sécuriser

Le facteur maritime constitue un pilier stratégique essentiel du rayonnement et de la puissance d'une Nation ou d'un regroupement régional. Dans un contexte mondialisé où les mers jouent un rôle central dans le commerce, la production énergétique, les flux numériques et la connectivité géostratégique, il constitue un vecteur fondamental d'influence pour les États et les organisations régionales. À travers la projection navale, la maîtrise des infrastructures maritimes critiques (ports, câbles, détroits) et l'adhésion à un corpus juridique et normatif international, les puissances maritimes, grandes ou moyennes, affirment leur statut et leur autonomie stratégique. Ce facteur est aussi au service de la stabilité globale, notamment lorsqu'il s'articule autour d'une gouvernance partagée et inclusive, respectueuse des droits et des équilibres régionaux.

Il n'en demeure pas moins que malgré son rôle stabilisateur, ce facteur maritime reste tributaire des logiques de puissance concrètes. **Sur le plan stratégique**, ce facteur repose sur des réalités géopolitiques : militarisation croissante de détroits stratégiques, compétition accrue pour le contrôle des ressources marines. A la fois vecteurs logistiques et espaces de confrontation politique, les mers incarnent une dimension essentielle de la puissance étatique, qui justifie leur militarisation croissante et les tensions qu'elles suscitent. L'importance de ces flux rend tout litige relatif à la liberté de navigation potentiellement explosif.

La remise en cause des principes fondamentaux du droit de la mer — que ce soit par le contrôle excessif de certains détroits, la restriction d'accès à des zones économiques exclusives, ou encore par des différends sur les statuts juridiques des passages — peut dégénérer en conflit ouvert ou en escalade militaire³⁰. Les conflits territoriaux, les revendications maritimes et les rivalités pour le contrôle des routes commerciales et des richesses, constituent des enjeux et défis cruciaux pour les puissances navales qui continuent de jouer un rôle clé dans le maintien de la stabilité mondiale et du statu quo qui leur est favorable.

De la sorte, les espaces maritimes méditerranéens et atlantiques sont devenus des zones d'intérêt vital pour ces puissances navales. La Méditerranée, théâtre d'une militarisation accrue (présence de l'OTAN, tensions en Méditerranée orientale), concentre également des flux migratoires et des trafics transfrontaliers. L'Atlantique, quant à lui, connaît un regain d'attention stratégique avec la montée des enjeux sécuritaires en Afrique de l'Ouest et dans le Golfe de Guinée.

30 André Vigarié : « Economie maritime et géostratégie des océans », Paradigmes, Col. Transports & Communications, Caen, 1990, p 10.

Sur le plan économique, L'ordre sécuritaire maritime mondial repose en grande partie sur la stabilité et la fluidité des échanges commerciaux maritimes, ceux-ci représentant plus de 80 % du volume du commerce mondial et environ 70 % de sa valeur³¹.

D'une manière globale, il importe de souligner que la croissance économique maritime repose à la fois sur la sécurité des routes maritimes, la préservation des ressources et la régulation des usages³². **La course aux ressources maritimes** s'étend désormais à la haute mer, hors de toute juridiction nationale, soulevant la question de leur appartenance. L'acquisition de ces richesses repose sur deux dimensions :

- **Une dimension juridique**, encadrée par la Convention de Montego Bay (1982), qui définit les droits des États sur les espaces maritimes.
- **Une dimension technologique**, permettant l'exploitation effective des ressources grâce aux avancées scientifiques et technologiques.

La sécurisation des couloirs maritimes stratégiques – tels que le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le détroit d'Ormuz ou encore le détroit de Malacca – est ainsi au cœur des enjeux économiques, car toute perturbation (piraterie, conflit armé, blocage logistique) entraîne un effet domino sur les chaînes d'approvisionnement mondiales³³. De plus, le processus de conteneurisation, amorcé dans les années 1960, a profondément transformé la logistique maritime en concentrant les flux sur un nombre réduit de ports hubs, renforçant ainsi la dépendance des échanges à quelques nœuds stratégiques et augmentant les exigences en matière de sécurité portuaire³⁴, dont celui de TangerMed.

Dès lors, les enjeux géostratégiques de la sécurité maritime se trouvent intimement liées à la compétitivité économique. Les États qui assurent la stabilité de leurs eaux et de leurs infrastructures portuaires attirent davantage d'investissements et consolident leur rôle dans les réseaux logistiques mondiaux.

À l'inverse, l'insécurité maritime – qu'elle provienne de menaces criminelles ou de tensions géopolitiques – entraîne un renchérissement des coûts du fret, une hausse des primes d'assurance et un détournement des routes maritimes et de

31 CNUCED, Review of Maritime Transport 2023, Genève, Nations Unies, 2023, p. 2, <https://unctad.org/rmt2023>.

32 Idem

33 International Maritime Organization (IMO), Maritime Security and Trade, Londres, OMI, 2022, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security>

34 Marc LEVINSON, The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger, Princeton University Press, Ed. 2016.

trafics commerciaux vers des corridors plus sûrs³⁵.

Dans cette optique, l'ordre sécuritaire maritime mondial doit être appréhendé comme un système où la sécurité est à la fois une condition et un catalyseur de la prospérité économique. La coopération internationale, l'adoption de normes communes (telles que le Code ISPS de l'OMI) et l'intégration des nouvelles technologies de surveillance et de gestion logistique constituent autant d'outils visant à maintenir ce lien organique entre sécurité et performance économique³⁶. En effet, depuis l'essor de la navigation, les relations maritimes s'articulent autour de trois principaux facteurs géostratégiques, à savoir :

- **L'accès à la mer** (pas n'importe laquelle) ;
- Sa **maîtrise** ;
- et la **gestion des vulnérabilités** qui s'y développent³⁷, bien entendu sous l'arbitrage du progrès technologique et économique (de la voile à la conteneurisation, aux câbles sous-marins, etc.) et du droit international (CNUDM³⁸ 82/OMI³⁹).

A- L'accès à la mer constitue un enjeu géopolitique majeur, bien au-delà de sa dimension économique immédiate. Certains États, malgré leur ouverture maritime limitée ou exclusivement méditerranéenne, nourrissent des ambitions atlantiques. C'est le cas de l'Algérie qui, bien qu'adossée à la Méditerranée, cherche à briser son enclavement stratégique en parrainant le mouvement séparatiste du Polisario.

Cet appui lui permettrait, en cas de déstabilisation du Sahara marocain, d'obtenir un débouché direct sur l'océan Atlantique et de renforcer sa profondeur stratégique. Dans un document de la CIA américaine, publié en 2023 par la Coalition AUSACO, dévoile : « Bien que la raison apparente de l'Algérie pour soutenir le Polisario soit le principe d'autodétermination, sa rivalité historique avec le Maroc pour l'hégémonie en Afrique du Nord-Ouest en est le principal moteur.

L'objectif de l'Algérie est d'établir une 'République sahraouie indépendante', sur laquelle elle aura une influence totale, ce qui priverait le Maroc des ressources économiques de la région et entraverait les efforts de Rabat pour restreindre

35 World Bank, Maritime Transport and Security, Washington, 2021, <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/maritime-transport-security>

36 International Maritime Organization, International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, Londres, OMI, 2021, <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/ISPSCode.aspx>

37 Institut Royal des Etudes Stratégiques, 2023 « L'océan : enjeu mondial et solution planétaire ». Disponible en ligne : Content - IRES Intelligence Platform (IIP)

38 CNUDM 82 : Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer, dite aussi Convention Montego Bay 1982.

39 OMI : Organisation Maritime Mondiale.

l'accès futur de l'Algérie à l'océan Atlantique »⁴⁰.

De manière parallèle, l'Éthiopie illustre une dynamique comparable sur la façade orientale africaine : pays enclavé depuis l'indépendance de l'Érythrée en 1993, Addis-Abeba a récemment officialisé un accord de reconnaissance du Somaliland en échange d'un accès à la mer Rouge, confirmant que la quête d'un débouché maritime reste une constante géopolitique pour les puissances même continentales⁴¹.

Ces deux exemples démontrent que l'accès à la mer dépasse le simple cadre économique ou commercial pour s'ériger en facteur de souveraineté, de puissance et de sécurité nationale. Dans le contexte atlantique, ils soulignent également la dimension hautement stratégique du littoral marocain, qui constitue à la fois un point d'ancrage vers l'Atlantique et un verrou contre les ambitions d'acteurs régionaux désireux de s'y projeter.

B- maîtriser cet accès à la mer : Il ne suffit pas d'accéder à la mer, mais faudrait surtout capitaliser cet atout et maîtriser les conditions de sécurité, de croissance et, potentiellement, de stabilité régionale voire mondiale. Le contrôle de l'espace maritime est devenu un enjeu central de puissance, reflétant la compétition croissante entre États pour asseoir une domination à la fois économique et militaire.

Sur le plan géoéconomique, la maritimondialisation repose sur trois piliers :

- L'exploitation des ressources offshore (pêche, hydrocarbures, énergies marines),
- la maîtrise des passages stratégiques (détroits et canaux, tels que Gibraltar, Suez, Hormuz ou Panama) et la diversification des routes maritimes.
- À cela s'ajoute la nécessité de contrôler les grands ports, véritables nœuds logistiques des chaînes d'approvisionnement mondiales, qui constituent autant de leviers de puissance internationale, comme l'illustre la montée en puissance de la Chine, de l'Inde ou de la Russie.

Le Maroc incarne ainsi la manière dont un État peut transformer son accès maritime en un atout géostratégique majeur. Avec le complexe portuaire Tanger

40 AUSACO (Autonomy for the Sahara Coalition) : « CIA Document: Algeria wanted a micro-state in Western Sahara to reach the Atlantic », Available online <https://ausaco.org/opinion/396>, release May 23, 2023. Retrieved August 24, 2025.

41 Reuters : « Ethiopia signs pact to use Somaliland's Red Sea port », Available online, <https://www.reuters.com/world/africa/landlocked-ethiopia-signs-pact-use-somalilands-red-sea-port-2024-01-01/>, January 2, 2024.

Med, le Royaume a réussi à se hisser au rang de premier hub portuaire de la Méditerranée et d'Afrique. Connecté à plus de 180 ports dans 70 pays, ce mégacomplexe ne se limite pas au transbordement maritime : il intègre des zones franches industrielles, logistiques et commerciales, incarnant cette logique d'accès à la terre par le développement de corridors logistiques globaux.

Parallèlement, le projet du Port Dakhla Atlantique, en cours de réalisation, s'inscrit dans une stratégie plus large de valorisation du littoral atlantique marocain. Situé dans une zone riche en ressources halieutiques et à proximité des routes maritimes reliant l'Afrique de l'Ouest à l'Europe et aux Amériques, ce port vise à renforcer l'intégration économique du Sahara marocain et à en faire un carrefour pour les flux commerciaux Sud-Sud et Nord-Sud.

Sur le plan militaire, la maîtrise des mers reste un attribut de souveraineté et de projection stratégique. La modernisation des flottes et la course aux armements de haute technologie (cyber-capacités, systèmes de guerre électronique, « internet des objets » appliqué au naval et dronisation aéro-navale) élargissent désormais la conflictualité maritime à la dimension réelle voire virtuelle. Dans ce contexte, la sécurité maritime ne se limite plus à la protection contre les conflits armés ou la piraterie : elle englobe la sécurisation des flux commerciaux, énergétiques et informationnels face à des risques hybrides croissants.

Pour mieux asseoir la sécurité en mer il importe de noter que le contrôle des mers requiert la présence marines militaires qui occupent déjà 70% de espaces maritimes du globe⁴², et la régulation par des normes juridiques respectées par tous. Car, au-delà des souverainetés des Etats, il existe aussi des espaces internationaux, qui représentent environ les 2/3 des surfaces maritimes mondiales, et qui échappent aux juridictions nationales, mais dans lesquelles s'appliquent quelques conventions (sauvegarde de la vie humaine, gestion de certains stocks de poisson, environnement), et où la question des libertés domine.

L'intérêt du volet communicationnel, économique, humain mais également technologique de la mondialisation ne pourrait nullement s'exercer sans les câbles sous-marins, par lesquels transitent 99% des échanges de données mondiaux⁴³. Toute rupture ou simples dysfonctionnements des communications pour le libre accès aux ressources matérielles et immatérielles est synonyme

42 R. BELLAIS, « La place de la marine dans la maritimisation du monde, » in R. de PENANROS & T. SELLIN (Dir.), Géopolitique et industries navales : l'épreuve de la globalisation, Publication du Centre interdisciplinaire de recherches sur la paix et d'études stratégiques (CIRPES) 2003, p. 33-44, <https://www.jphdefense.org/IMG/pdf/jph292complet.pdf>

43 Cf entretien de Pierre VERLUISE avec Yan GIRON : « Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation... criminelle hybride ? », in DiploWeb.Com du jeudi 5 juillet 2018.

d'asphyxie pour l'ensemble de l'humanité, et dont les conséquences géopolitiques pourraient être désastreuses⁴⁴.

Ainsi, la maîtrise des mers – combinaison de domination économique, de contrôle militaire et de sécurisation des flux – s'impose aujourd'hui comme un déterminant majeur du statut de puissance internationale.

C- Gérer les vulnérabilités en mer : car au-delà des enjeux de puissance, la mer devient également un espace de vulnérabilités partagées, où se croisent rivalités, coopérations et défis vitaux. (Ce sujet fait l'objet d'une étude spécialement dédiée aux vulnérabilités, Cf. Titre 5)

En somme, la sécurité maritime s'impose ainsi comme un pilier essentiel de la souveraineté des États, du développement économique et de la stabilité internationale. Espace stratégique et source de richesses, la mer constitue un enjeu à la fois vital et conflictuel, où se jouent des questions de puissance, de préservation environnementale et de sécurité collective. Pour garantir une exploitation pacifique et durable de ces ressources, une coopération internationale renforcée, une mutualisation des moyens et une coordination des efforts s'avèrent indispensables.

Dès lors, la construction d'un ordre sécuritaire maritime à la fois global et régionalisé apparaît comme une condition *Sine qua non* pour assurer la gouvernance de ces espaces au service de l'humanité. Cette exigence d'un ordre maritime structuré invite dès à présent à en analyser les fondements. Ainsi, il convient d'examiner les éléments constitutifs de l'ordre sécuritaire maritime mondial.

1.2. Les fondements de l'ordre sécuritaire maritime mondial

L'ordre sécuritaire maritime repose sur une architecture complexe, où se croisent de multiples dimensions, articulées autour d'éléments structurants majeurs. Il constitue l'un des piliers fondamentaux de l'ordre sécuritaire mondial, en ce qu'elle englobe la protection des voies de navigation, la prévention et la répression des activités illicites en mer, ainsi que la résilience face aux menaces hybrides (piraterie, terrorisme maritime, trafics illicites, cyberattaques). En plus de la dimension militaire/navale évidente (sera étudiée en détail dans les paragraphes réservés à la Sea Power), sont incluses les aspects juridiques,

44 Cité par Martine RÈMOND GOUILLOU : "Liberté des mers et défense" in Revue Défense Nationale, mai 1985, pp. 35-48.

économiques, environnementaux et technologiques, reflétant la nature multidimensionnelle de la gouvernance maritime.

Cet ordre repose sur trois piliers essentiels :

- **Des valeurs, normes et références partagées**, souvent produites par l'histoire, qui permettent une lecture commune des enjeux maritimes, avec un socle de normes et de valeurs partagées autour de la liberté de navigation, de la sûreté des voies maritimes et de la lutte contre les menaces transnationales (piraterie, trafic illicite, pollution, etc.) ;
- **Une configuration d'équilibre perçue comme légitime**, où les rôles et les positions des acteurs influents, pas nécessairement hégémoniques, sont acceptés comme résultant d'un agencement historique, géographique ou de modèle de puissance dans le sens du Hard/soft/smart power. Ces acteurs -régionaux ou globaux — jouent un rôle de régulateurs, d'organiseurs ou de garants de l'équilibre, au nom d'intérêts stratégiques assumés ;
- **Des institutions et instruments contraignants**, multilatérales ou régionales (comme l'OMI, l'EMSA, ou les initiatives de surveillance conjointe) qui assurent la régulation, le maintien d'une gouvernance maritime opérationnelle et la résilience face aux crises⁴⁵.

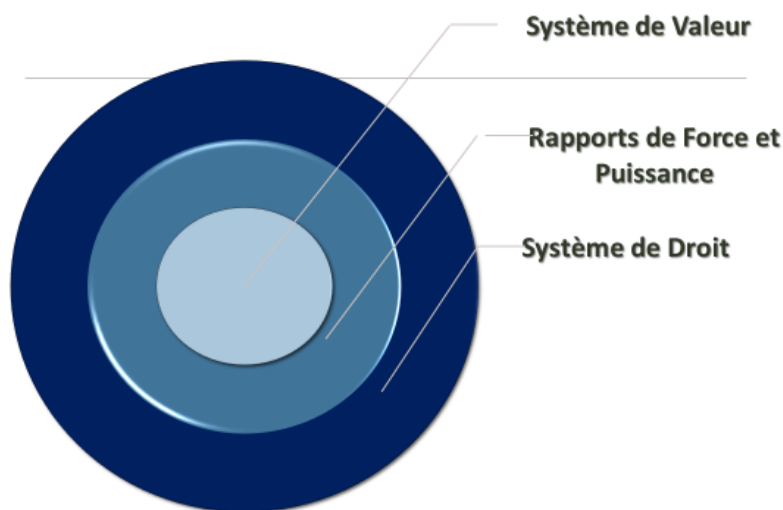
En conjuguant droit, puissance adaptée et valeurs spécifiques, le Maroc affirme une souveraineté maritime maîtrisée, intégrée dans un ordre sécuritaire mondial structuré autour d'un système⁴⁶ articulant valeurs, normes et puissance. Les valeurs forment le noyau, les normes en assurent la régulation, tandis que la puissance en garantit la protection⁴⁷. Cette imbrication fait de la mer un espace stratégique, politique et moral, où s'affirment souveraineté et influence.

45 Idées adaptées par l'auteur en s'inspirant de Philippe MOREAU DEFARGES « L'ordre mondial », Collection U/ Science Politique, Dalloz, Armand Colin, 2008, pp. 11-13.

46 Le système est un « ensemble de pratiques, de méthodes et d'institutions formant à la fois une construction théorique et une méthode pratique », Cf. Dictionnaire " Le Petit Robert", p 1909.

47 Éric de La MAISONNEUVE, (Préface de) « La Stratégie des Normes », Société de Stratégie – AGIR, n°38, mai 2009, pp. 5-6.

Figure 2: Les principaux composants d'un système de sécurité



Conception : BOUSSIF Mostafa 2025⁴⁸

1.2.1. Valeurs et référents collectifs en sécurité maritime

Partout ailleurs, les valeurs occupent une place centrale. Dans le cadre maritime, elles traduisent une vision axiologique, fondée sur un référentiel partagé qui conçoit la mer comme patrimoine commun, espace de liberté mais aussi de responsabilité collective et de solidarité internationale. Longtemps perçue comme un domaine purement technique, la sécurité maritime est désormais traversée par des dynamiques politiques et normatives reflétant un système de valeurs international qui dépasse le dilemme sécuritaire des théories réalistes.

Ce système ne se limite donc pas à l'encadrement juridique des mers ou à la mobilisation de moyens navals : il s'ancre dans une culture politique internationale qui détermine les biens collectifs à défendre et les menaces à conjurer. Les représentations collectives, héritées de trajectoires politiques, historiques et géographiques diverses, définissent à la fois l'objet de la sécurité (ce qui doit être protégé) et son référent (les valeurs qui justifient cette protection). Dans cette logique, les principes liés aux droits humains prennent une importance croissante : la protection de la vie et de la dignité humaine s'impose comme un impératif universel, même si elle peut parfois être instrumentalisée au nom de justifications "humanitaires".

⁴⁸ Cette illustration a fait l'objet des cours sur "la sécurité et défense maritimes", enseignés par l'auteur au Cours Supérieur de la Défense (ex-CREMS/Kénitra/ Maroc) période 2008-2014.

Certes, la mondialisation a révélé la nécessité de valeurs universelles – droits de l'homme, libertés et sécurité – dont la protection conditionne la stabilité et la paix ; mais si elle a consacré l'essor des références occidentales, elle a aussi suscité des approches concurrentes cherchant à affirmer leurs propres fondements culturels et politiques.

Dans ce sillage, le Maroc a toujours privilégié une diplomatie fondée sur l'amitié, le respect mutuel et la reconnaissance des valeurs propres à chacun, plutôt que sur des logiques d'alignement exclusif héritées de la guerre froide. Cette posture lui a permis de préserver son autonomie stratégique tout en renforçant son attractivité économique, diplomatique et sécuritaire. Fort de sa crédibilité africaine et de sa position géographique stratégique, le Royaume s'érige ainsi en intermédiaire incontournable, capable de dialoguer avec toutes les puissances – Chine, Russie ou Occident – qui, malgré leurs antagonismes, ont su composer avec lui, conscientes de l'importance de ses potentialités et de son rôle géostratégique⁴⁹. Les valeurs de stabilité, de tolérance et de cohésion qui structurent sa société constituent un socle d'influence que Rabat projette à l'international⁵⁰. En Afrique, en Méditerranée comme dans l'Atlantique, elles nourrissent une diplomatie de partenariat soucieuse à la fois de préserver la souveraineté des États et de promouvoir la sécurité collective face aux menaces communes. Ainsi, les fondements internes de la stabilité marocaine trouvent leur prolongement dans une contribution active à la paix, au codéveloppement et à la coopération régionale, consolidant son rôle de passerelle entre continents et entre systèmes de valeurs.

Mieux encore, en capitalisant sur sa stabilité interne, le Maroc projette ses valeurs dans l'action diplomatique à travers des initiatives concrètes comme l'Initiative Atlantique pour l'Afrique ou les corridors maritimes sahéliens. En associant paix, codéveloppement et souveraineté partagée, il se positionne comme un État-passerelle entre continents et systèmes de valeurs, où dialogue et coopération deviennent à la fois leviers d'influence et piliers de crédibilité stratégique.

Cette projection des valeurs nationales vers l'extérieur ne reste pas de l'ordre du discours : elle s'incarne dans la pratique diplomatique du Royaume. De ce point de vue, le Maroc valorise une diplomatie fondée sur la stabilité régionale, la coopération Sud-Sud, la solidarité africaine et la connectivité intercontinentale.

49 Fadoua AMMARI & Rida LYAMMOURI, « La Chine et la Russie face à la question du Sahara marocain : vers une convergence des intérêts stratégiques », Policy Center For the New South, Research Paper - N° 05/25 - Juin 2025, p. 14
50 Fahd Iraqi : « Ce Royaume où il fait bon vivre ! », Edito de La Vie Eco du 04 juillet 2025, p 3 <https://www.lavieeco.com/idees/edito/ce-royaume-ou-il-fait-bon-vivre/>

Ce narratif n'est pas seulement symbolique : il sert de cadre à des initiatives concrètes telles que l'Initiative Atlantique pour l'Afrique, ou la mise en œuvre d'un corridor maritime reliant les pays sahéliens aux façades atlantiques. En associant développement, sécurité et souveraineté partagée, le Maroc façonne une image d'État-passerelle entre Europe et Afrique, entre ordre normatif et dynamique régionale. Dans ce contexte, les valeurs portées – dialogue, résilience, co-développement – fonctionnent comme des vecteurs d'influence douce, mais aussi comme des éléments structurants du système de sécurité. Elles permettent au Maroc de renforcer sa crédibilité auprès de ses partenaires tout en projetant un modèle d'ordre fondé sur la coopération maîtrisée.

Mais ces valeurs, pour acquérir une portée universelle et se traduire en pratiques effectives, doivent être relayées et encadrées par des normes. Celles-ci assurent la régulation juridique et institutionnelle, donnant une légitimité internationale aux référents de la sécurité maritime.

1.2.2. Normes et régulation juridique de la sécurité maritime

L'ancrage axiologique de la sécurité maritime ne saurait suffire sans un encadrement normatif. Ce sont les normes juridiques et institutionnelles qui transforment ces valeurs partagées en obligations reconnues et applicables, garantissant leur régulation et leur légitimité à l'échelle internationale. Le socle normatif, nourri par les idéaux de liberté et de droits fondamentaux affirmés au XX^e siècle, trouve une expression concrète dans le développement progressif du droit international maritime. Celui-ci ne se limite pas à codifier les usages en mer : il incarne un véritable pilier de l'ordre sécuritaire international. Pour les États qui ne disposent pas des leviers de puissance militaire ou technologique, le droit constitue le moyen privilégié d'assurer leur souveraineté, leur accès équitable aux ressources et leur intégration aux flux maritimes mondiaux. C'est dans cette perspective que le Maroc est pleinement conscient de l'enjeu d'un ordre maritime stable, fondé sur des règles communes plutôt que sur la loi du plus fort.

Le droit maritime international, désigné juridiquement par le "Droit de la mer", repose à la fois sur la coutume et les conventions. Dès 1918, le président américain Woodrow Wilson affirmait, dans son discours des « Quatorze points », la nécessité de garantir la liberté de navigation en temps de paix comme de guerre, à l'exception de restrictions décidées collectivement. Ce principe marque une étape fondatrice dans la construction des normes juridiques internationales régissant les mers.

Essentiellement coutumier, le droit traditionnel de la mer est né de la pratique des grandes puissances maritimes coloniales du XVIII^e et du XIX^e siècle, depuis la bulle papale donnant lieu au Traité de Tordesillas (07 juin 1494) suivi de celui signé à Cintra (23 juillet 1508) pour le partage du monde entre les deux puissances chrétiennes de l'époque, à savoir l'Espagne et le Portugal. La ligne de démarcation se situe près de Penôn de Velez (Hajrat Badis) au nord du Maroc, attribuant l'ouest au Portugal et l'est à l'Espagne, avait pour objectif avoué de mettre fin à la course maghrébine⁵¹. Cette démarcation a laissé des séquelles indélébiles sur l'occupation de villes côtières marocaines au Nord comme au sud. Au niveau mondial, ces traités déterminaient deux zones au sein desquelles les puissances ibériques auront le monopole de la découverte, de la navigation et du commerce⁵². Ces deux Puissances et celles qui les ont suivies restent jalousement attachées au principe de la liberté des mers que leurs moyens leur permettaient et leur permettent encore d'y accéder. A l'aune des nouveaux défis, que peut-on dire de la cohérence de l'arsenal juridique au regard de cette prise de conscience des dangers qui guettent ce patrimoine maritime universel ?

L'histoire nous rappelle aussi que la sécurité en mer commence par des oppositions fondamentales sur la nature même de l'espace maritime. Dès l'époque moderne, deux doctrines juridiques s'opposent : la théorie du Mare Clausum, défendue notamment par John Selden, affirme que la mer peut être appropriée par les États, au même titre que la terre ferme ; elle s'inscrit dans une logique de souveraineté exclusive et territorialisée. À l'inverse, la doctrine du Mare Liberum, formulée par Hugo Grotius en 1609, érige la mer en espace de liberté et de circulation, sans possibilité d'appropriation nationale.

Une troisième approche a émergé dans les années 1970, sous l'impulsion des travaux de Pardo⁵³ et Borgese⁵⁴, venant compléter les deux visions précédentes : la mer, notamment les grands fonds marins, doit être considérée comme un bien commun planétaire, patrimoine de l'humanité devant être géré de manière équitable et durable. Ces visions opposées nourrissent des tensions structurelles entre les principes de souveraineté nationale, de liberté de navigation et de gouvernance internationale. Elles continuent de traverser les débats sur

51 Abdelkader TIMOULE : « Le Maroc à travers les chroniques maritimes », Tomes I, Sonir, Casablanca, 1989.

52 Éric SCHNAKENBOURG : « Traité de Tordesillas, 7 juin 1494. Espagne et Portugal se partagent le monde », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe (EHNE), disponible sur <https://ehne.fr/fr/node/12501/printable/pdf>, consulté le 02.06.2025.

53 Arvid PARDO, (1970). « The Common Heritage: Selected Papers on Oceans and World Order 1967–1974 ». Malta University Press, 1970. Diplomate maltais, A. Pardo est considéré comme le « père » du concept de « patrimoine commun de l'humanité » pour les fonds marins.

54 Elisabeth Mann Borgese, « Seafaring Civilization: Maritime Institutions and the Law of the Sea ». Oxford University Press, 1983. & « The Oceanic Circle: Governing the Seas as a Global Resource ». United Nations University Press, 1998. Elisabeth Mann Borgese est Juriste et politologue germano-canadienne, pionnière de la gouvernance océanique et du droit de la mer. Membre influente du Club de Rome et de l'International Ocean Institute (IOI).

les ZEE, les détroits stratégiques ou les ressources des fonds marins. Le Maroc a opté pour la dernière démarche (Pardo & Borgese), pour défendre ses droits dans la délimitations de ses frontières maritimes (comme on le verra plus loin). De prime abord, il importe de reconnaître que l'arsenal normatif international, particulièrement dans le domaine maritime, a des compétences universelles qui restent toutefois disparates, tiraillées entre l'applicabilité par les autorités intérieures et certaines remises en cause extérieures, et prêtent souvent à confusion. Nous essayerons de démêler cet écheveau, avant d'en décortiquer les tenants et les aboutissants au regard de la sécurité maritime.

Il est important de rappeler que le Droit de la sécurité internationale et la sécurité maritime entretiennent des relations étroites, car la sécurité des espaces maritimes est une composante essentielle de la stabilité internationale :

- La **sécurité maritime** concerne d'abord la protection des routes maritimes, des navires, et des ressources maritimes contre des menaces telles que la piraterie, le terrorisme maritime, la pollution intentionnelle ou accidentelle et les conflits en mer, sous oublier la sauvegarde de la souveraineté nationale sur mer ou à partir de la mer.
- La **sécurité internationale**, en tant que domaine juridique et politique, vise à prévenir les conflits et à assurer la paix entre les États. La protection des espaces maritimes est donc une priorité pour éviter des tensions internationales.

D'une manière générale on peut déduire, sans risque de redondance, que le droit de la sécurité maritime et la sécurité internationale sont interdépendants : le premier fournit un cadre juridique et des mécanismes de coopération pour traiter les menaces et faire face aux risques en mer, tandis que la seconde est essentielle pour garantir la paix et la prospérité des États. La lutte contre la piraterie, le terrorisme maritime et le trafic illicite illustre bien cette relation, nécessitant une action conjointe des États et des organisations internationales. A noter aussi que cette construction juridique s'est bâtie progressivement à partir d'événements concrets et de préoccupations techniques, sécuritaires et économiques, qui ont révélé la nécessité d'un encadrement juridique multilatéral de la navigation et de la sécurité en mer.

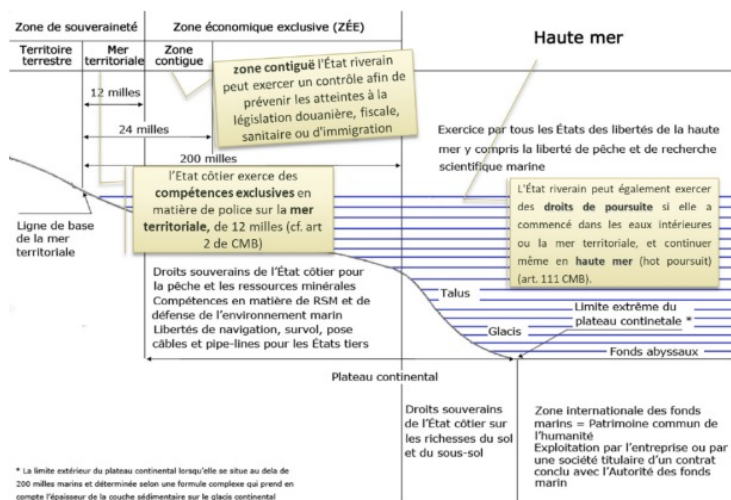
La tragédie du Titanic en 1912 a marqué un tournant décisif dans la prise de conscience internationale concernant la sécurité maritime. Elle a conduit à la première Convention SOLAS (Safety of Life at Sea), adoptée en 1914, posant les

bases d'une normalisation technique et réglementaire.

Véritable « constitution des océans », la CNUDM établit un équilibre entre les libertés de navigation et les droits souverains des États côtiers dans leurs zones économiques exclusives (ZEE), tout en intégrant les impératifs de préservation de l'environnement marin. Elle constitue aujourd'hui la référence juridique incontournable pour la régulation des activités maritimes et la résolution pacifique des différends. Pour les pays côtiers comme le Maroc, qui en a été un acteur impliqué, cette convention représente un cadre stratégique de sécurisation des intérêts maritimes face à des puissances disposant de moyens militaires et économiques supérieurs.

Dans ce prolongement, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM) de 1982 a représenté une codification majeure. Elle a institué des principes fondamentaux comme la liberté de navigation, les droits souverains dans les ZEE, la protection du milieu marin ou encore le règlement pacifique des différends.

Figure 3: Délimitations maritimes et responsabilités de l'Etat côtier



Source : Yves Lacoste Dictionnaire de géopolitique »⁵⁵, annoté et complété par l'auteur.

Cette « constitution des océans », incarne un compromis entre les aspirations souverainistes des États côtiers qui veulent s'approprier leurs ressources en mer et les principes de liberté de navigation tant défendus par les Puissances maritimes pour un usage "pacifique" des mers. Cette convention a amorcé une nouvelle approche économique du droit de la mer.

⁵⁵ Yves Lacoste Dictionnaire de géopolitique, éditions Flammarion, 1995.

Elle repose historiquement sur un équilibre délicat entre les libertés de navigation (articles 87 et suivants) et les droits souverains des États côtiers dans leur zone économique exclusive.

Or, au-delà de leur vocation universelle, ces juridictions trouvent leur véritable portée dans l'usage qu'en font les États, qui s'appuient sur le droit non seulement pour sécuriser leurs espaces, mais aussi pour affirmer leur souveraineté dans un environnement concurrentiel.

Le Maroc s'inscrit pleinement dans les régimes juridiques internationaux, en témoigne l'instauration de sa ZEE dès 1981 et la ratification de la CNUDM en 2007, qui lui a fourni une base légale solide pour étendre sa juridiction maritime. L'exemple de la délimitation unilatérale de ses eaux autour du Sahara en 2020 illustre sa capacité à mobiliser le droit international comme levier stratégique de souveraineté. Ainsi, la souveraineté maritime marocaine s'affirme à la fois sur les plans juridique et politique, le droit devenant un instrument d'influence et de projection régionale.

1.2.3. Fragmentation du cadre institutionnel de la sécurité maritime

La CNUDM a structuré juridiquement les fondements de l'ordre sécuritaire maritime mondial en articulant normes, institutions et mécanismes de coopération. L'arsenal normatif en matière de sécurité maritime ne peut se limiter à une compilation de conventions ; il s'inscrit dans un processus dynamique d'institutionnalisation et de mise en œuvre. Pour être effectifs, les textes multilatéraux, accords régionaux et instruments sectoriels doivent s'appuyer sur des institutions robustes, dotées de mécanismes crédibles de suivi, de contrôle et de sanction.

Parmi celles-ci, trois organisations des Nations Unies jouent un rôle de premier plan : elles réaffirment le rôle de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (UNEP) basé à Nairobi, et de l'Organisation des Nations Unies pour l'Éducation, la Science et la Culture (UNESCO) à Paris. L'UNESCO, à travers sa Commission Océanographique Intergouvernementale (COI), coordonne la recherche scientifique et la coopération internationales pour la gestion durable, la conservation et la protection des milieux marins. Enfin, l'UNEP met en œuvre des programmes opérationnels tels que Oceans and Seas, visant la préservation des récifs coralliens, le développement des aires marines protégées et la lutte contre la pollution d'origine terrestre.

Quant aux droits fondamentaux – civils, politiques, économiques, sociaux et culturels –, ils constituent désormais un socle éthique et juridique de la sécurité maritime, qui implique la protection des équipages, l'assistance aux navires en détresse, la lutte contre les trafics portant atteinte à la dignité humaine et la sauvegarde des conditions de vie des populations littorales. Les droits sociaux – tels que le droit à un environnement sain, à un travail décent et à la sécurité sociale des travailleurs maritimes – relèvent de cette logique positive et trouvent leur ancrage dans des instruments tels que la Convention du travail maritime de l'OIT (2006)⁵⁶. Leur invocation peut parfois être instrumentalisée pour légitimer des interventions poursuivant des objectifs géopolitiques ; cela n'empêche que la sécurité maritime reste un système intégré où infrastructures, droits humains et durabilité sont indissociables.

Bien que le contexte géopolitique des deux guerres mondiales ait temporairement freiné cette dynamique, la création en 1948 de l'IMCO (Organisation maritime consultative intergouvernementale), devenue en 1982 l'Organisation maritime internationale (OMI)⁵⁷, a relancé un processus structurant, en intégrant également les enjeux environnementaux et de sûreté.

L'année 1982 est également marquée par la signature, à Montego Bay (Jamaïque), de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, ou UNCLOS en anglais). Ce traité tire de cet événement son surnom usuel de « Convention de Montego Bay 82 » (CMB82).

Si la SOLAS régit spécifiquement la sécurité maritime, le cadre général est défini par la CNUDM. Celle-ci, conçue pour unifier et moderniser le droit, s'inscrit dans la continuité des conventions de Genève de 1958 (relatives à la mer territoriale, à la haute mer, à la pêche et au plateau continental)⁵⁸ – qui restent en vigueur à titre complémentaire. La Convention de 1982 pallie les lacunes du régime antérieur en introduisant des concepts novateurs, tels que la Zone économique exclusive (ZEE) et le régime des fonds marins internationaux.

56 Cf. Organisation Internationale du Travail (OIT), Convention du travail maritime (Maritime Labor Convention, 2006), Genève, 2006.

57 L'Organisation maritime internationale (OMI), agence spécialisée des Nations Unies, joue un rôle central dans l'élaboration et la mise en œuvre de ces normes. L'OMI est une agence spécialisée de l'ONU régie par plusieurs organes, dont l'Assemblée (organe suprême), le Conseil (exécutif) et cinq comités principaux chargés de la sécurité maritime (Comité de la Sécurité Maritime : MSC), de la protection de l'environnement marin (MEPC), du Comité Juridique, de la coopération technique et de la simplification des formalités. Ces comités sont appuyés par des sous-comités techniques spécialisés.

58 37 articles et codification du droit de la mer. Entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Elle a donné une définition juridique de la « haute mer » et de la liberté de navigation. Elle a défini le statut des navires de guerre (art. 8), piraterie (14–21), sauvetage (10–12), esclavage (13), câbles et pipelines (26–29), pollution (24–25). Elle a été précurseur pour préciser le régime juridique applicable à l'État du pavillon, à la poursuite en haute mer et aux navires gouvernementaux relevant du cadre juridictionnel du droit de la mer.

Elle constitue désormais la référence centrale et contemporaine du droit de la mer pour les États parties. Cet arsenal est renforcé par le règlement judiciaire assuré par des juridictions internationales permanentes, dotées de juges professionnels et de procédures codifiées. Deux instances en particulier consacrent, dans l'esprit du Chapitre VI de la Charte des Nations Unies, la primauté du règlement pacifique des différends : la Cour internationale de Justice (CIJ) de La Haye et le Tribunal international du droit de la mer (TIDM), en offrant aux États un cadre institutionnalisé de règlement fondé sur le droit plutôt que sur la force.

Cette logique normative s'est traduite par une multiplication d'accords multilatéraux et sectoriels, qui concrétisent ces principes dans le domaine maritime. En effet, plusieurs traités et conventions encadrent la sécurité maritime dans le champ du droit de la sécurité internationale, comme l'illustre le tableau suivant :

Tableau 1 : Etat récapitulatif de l'arsenal juridique en matière de sécurité maritime

Catégorie	Instruments juridiques et institutions	Commentaires / Portée
1. Législations à portée maritime générale	<ul style="list-style-type: none"> • Législation nationale • Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) du 10 décembre 1982 • Conventions de l'OMI (Organisation Maritime Internationale) et leurs protocoles, notamment en matière de sûreté et sécurité maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre juridique fondamental régissant les droits des États côtiers (ZEE, plateau continental, mer territoriale...) • Approche économique et pacifique des activités maritimes • L'OMI édicte des règles techniques (sécurité des navires, pollution marine, etc.)
2. Droit de règlement des conflits maritimes	<ul style="list-style-type: none"> • Cour Internationale de Justice (CIJ) et Tribunal international du droit de la mer (TIDM) • Résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, pouvant instaurer des mandats de gestion de crise • Droit de la guerre maritime (conduite des hostilités en mer par des forces navales) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les juridictions internationales peuvent trancher les différends entre États (délimitation maritime, infractions aux droits de navigation, etc.) • Le droit international humanitaire s'applique aussi en mer en temps de conflit • Ces dispositifs visent à gérer pacifiquement ou encadrer juridiquement les situations de crise

Tableau établi par l'auteur.

Les règles issues de la CNUDM deviennent ainsi un instrument de projection et de légitimation, de consolidation des droits souverains et l'insertion dans les mécanismes multilatéraux et régionaux.

L'enjeu réside alors dans la capacité à faire vivre ces normes à travers des dispositifs opérationnels robustes, adaptés aux réalités nationales et régionales. A ce titre, des accords de la FAO en matière de pêche se déclinent en dispositifs sous forme d'Organisations régionales telles que les Organisations Régionales de Gestion des Pêches (ORGP⁵⁹) ou Regional Fisheries Management Organisations

59 Il y a particulièrement ICCAT : Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique ; NAFO : Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest ; GFCM : Commission générale des pêches pour la Méditerranée (régie

(RFMO)-en anglais- pour la gestion des pêches, notamment la surveillance des pêches et la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN), dans des zones particulières, Ils trouvent leur pertinence et efficacité dans des mécanismes concrets d'application.

Dans cette perspective, certains mécanismes apparaissent comme particulièrement structurants pour traduire ces principes en pratiques effectives. C'est le cas de la compétence universelle, qui illustre la manière dont le droit peut à la fois consolider la sécurité maritime et être exposé aux usages politiques.

1.2.3.1. Compétence universelle : entre fondement juridique et instrumentalisation politique.

Parmi ces dispositifs, la compétence universelle incarne un mécanisme juridique essentiel pour traduire concrètement les engagements internationaux en matière de sécurité maritime.

Définie par Jean-Baptiste Jeangène Vilmer : « La compétence universelle est la capacité des juridictions nationales de poursuivre l'auteur présumé de certains crimes quel que soit le lieu où ceux-ci ont été commis et quelle que soit sa nationalité ou celle des victimes⁶⁰ ». Conçue comme un instrument de lutte contre l'impunité, il puise ses origines dans la lutte contre la piraterie maritime, l'un des premiers crimes à avoir été réprimé sur la base d'un consensus coutumier entre États (Vilmer, 2016, p. 702). Elle repose sur un fondement moral : elle procède de l'idée que certains crimes, en raison de leur gravité exceptionnelle, doivent relever de la responsabilité collective de l'humanité, indépendamment du lieu de leur commission⁶¹.

Elle vise ainsi à instaurer une forme d'insécurité juridique permanente pour les auteurs de ces crimes, en rendant impossible toute impunité territoriale. Cette logique repose sur un effet dissuasif attendu, déjà exprimé par Cesare Beccaria en 1764, lorsqu'il affirmait que « la persuasion de ne pouvoir trouver un lieu sur la terre, où les crimes pussent demeurer impunis, serait un moyen efficace de les prévenir⁶² ».

par la FAO) ou encore IOTC : Commission des thons de l'océan Indien.

60 Jean-Baptiste JEANGÈNE VILMER : « La compétence universelle à l'épreuve des crises diplomatiques », *Revue de Sciences criminelles et de Droit pénal comparé*, 2016/4, n° 4, p. 701.

61 Sur ce critère de la gravité, et la question de savoir si tous les crimes couverts par la compétence universelle aujourd'hui sont bien parmi les plus abominables – ce dont on peut douter dans certains cas (la piraterie par exemple) –, v. J. Song, *Pirates and Torturers : Universal Jurisdiction as Enforcement Gap-Filling*, *The Journal of Political Philosophy*, 23 :4, 2015, p. 471-490

62 C. Beccaria, *Traité des délits et des peines* (1764), chap. XXXV, trad. de la 3^e éd., Philadelphie, 1766, p. 85, cité par Jean-Baptiste Jeangène Vilmer : « La compétence universelle... », *op. Cit.* p. 704.

Car la sécurité maritime contemporaine se veut aussi un appel à la justice internationale, pour corriger les asymétries héritées du passé colonial. En cas de conflits ou de litiges, les Etats doivent régler pacifiquement leurs différends, à savoir les négociations, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire et les bons offices, et ce conformément à l'article 33 de la charte de l'ONU.

Du fait des rapports parfois conflictuels et des risques qui naissent de la navigation en mer, le droit international public (dit Droit de la mer) couvre une partie très importante liée aux relations maritimes aussi bien en temps de paix qu'en temps de guerre. Ces relations influent inéluctablement sur la sécurité en général et maritime en particulier. Dans ce contexte, la notion de compétence universelle joue un rôle structurant dans la lutte contre l'impunité en mer. Elle permet à tout État, indépendamment de la nationalité des auteurs ou des victimes, de poursuivre les crimes les plus graves affectant l'humanité : piraterie, esclavage, crimes de guerre, terrorisme maritime, etc.

A ce titre, il est essentiel de noter qu'en droit international, la compétence universelle se base sur deux fondements juridiques distincts. La première source est conventionnelle : elle résulte d'instruments internationaux qui imposent aux États parties l'obligation de poursuivre ou d'extrader les auteurs présumés de certains crimes particulièrement graves. Parmi ces infractions figurent notamment l'esclavage⁶³, les crimes de guerre⁶⁴, la piraterie⁶⁵, le trafic de stupéfiants⁶⁶, la capture illicite d'aéronefs⁶⁷, les atteintes à la sécurité de la navigation maritime⁶⁸, l'apartheid⁶⁹, les actes de terrorisme⁷⁰ et leur financement⁷¹. En ce sens, la compétence universelle s'inscrit dans le cadre des engagements internationaux contraignants assumés par les États, qui sont tenus de l'appliquer lorsqu'ils ont ratifié les instruments pertinents⁷².

63 Convention de Bruxelles (1890) ; convention relative à l'esclavage (1926) ; convention supplémentaire (1956).

64 Conventions de Genève (1949) I, art. 49 ; II, art. 50 ; III, art. 129 ; IV, art. 146 et le Protocole additionnel I (1977), art. 85 § 1.

65 Convention de Genève relative au droit de la mer (1958), art. 19 ; convention de Montego Bay (1982), 150

66 Convention unique sur les stupéfiants (1961), art. 36 et son protocole de 1972 (art. 14) ; convention sur les substances psychotropes (1971), art. 22 ; convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes (1988), art. 4.

67 Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (1970), art. 4.

68 Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime (1988), art. 6 et son protocole (1988), art. 3.

69 Convention sur l'élimination et la répression du crime d'apartheid (1973).

70 Convention européenne pour la répression du terrorisme (1977), art. 6 et 7 ; convention des Nations unies pour la répression des attentats terroristes à l'explosif (1997), art. 6.

71 Convention internationale pour la répression du financement du terrorisme (1999), art. 7, § 4.

72 Jean-Baptiste Jeangène Vilmer : « La compétence universelle à l'épreuve des crises diplomatiques », *Revue de Sciences criminelles et de Droit pénal comparé*, 2016/4, n° 4, p. 704.

La seconde source relève du droit international coutumier, lequel est interprété par plusieurs États comme autorisant, voire ne prohibant pas, l'exercice de la compétence universelle dans un sens restreint. Dans ce cas, celle-ci ne peut être exercée que si l'auteur présumé du crime se trouve sur le territoire de l'État poursuivant. Cette distinction donne lieu à deux catégories : d'une part, la compétence universelle facultative ou permissive, fondée sur la coutume et laissant à l'État la possibilité d'agir ; d'autre part, la compétence universelle obligatoire, issue des conventions internationales, qui impose une action judiciaire.

Ce dispositif est renforcé par des instruments non contraignants, tels que les Principes de Princeton sur la compétence universelle (2001)⁷³, ainsi que par diverses résolutions onusiennes – notamment la résolution 65/33 (2010, art. 21) de l'Assemblée générale et la résolution 1976 (2011, art. 14) du Conseil de sécurité – qui invitent les États à mettre en œuvre ce principe.

Sur le plan jurisprudentiel, la Cour européenne des droits de l'homme a élevé la compétence universelle au rang de principe reconnu⁷⁴, tandis que l'Union africaine a, de son côté, affirmé sa validité en tant que principe du droit international, allant jusqu'à proposer un modèle de loi nationale destiné à encourager les États membres à se doter de cette compétence⁷⁵. Toutefois, l'UA critique également l'usage extensif et, selon elle, déséquilibré de cette compétence par certaines juridictions européennes, en dénonçant une forme de ciblage injustifié des responsables ou des États africains, pour des considérations punitives, vindicatives ou de pressions lors des négociations diplomatiques. Tel est le cas de la CJUE ; avec des juges d'un autre âge, dans une partition mal orchestrée, entre Commission Européenne et Parlement Européen, contre les intérêts du Maroc dans ses territoires récupérés du Sud et des richesses halieutiques et agricoles. Le dernier exemple en date est constitué par l'arrêt rendu public le 4 octobre 2024, annulant les accords de pêche et d'agriculture conclus entre le Maroc et l'Union européenne depuis 2019. Cette décision, entachée d'une partialité manifeste et reflétant une logique post-coloniale dépassée, illustre les biais persistants qui fragilisent le cadre juridique et diplomatique des relations bilatérales Maroc-Européennes⁷⁶.

73 Aboutissement d'une étude d'un an par des universitaires et praticiens du droit du monde entier, les Principes de Princeton sur la compétence universelle ont été transmis au Secrétaire général des Nations unies le 4 déc. 2001 (UN Doc. A/56/677).

74 J. LEROY, « Procédure pénale », Paris, LGDJ, 2 e éd., 2011, § 285.

75 UA, 11 e session ordinaire, Décision sur le rapport relatif à l'utilisation abusive du principe de compétence universelle, Assembly/AU/Dec. 199 (XI), § 3, Sharm El-Sheikh, 30 juin - 1 er juill. 2008.

76 Abdellah Chankou : « Arrêt sur image sur un drôle d'arrêt... », Le canard libéré, lien Arrêt sur image sur un drôle d'arrêt... - Journal hebdomadaire satirique marocain paraissant le vendredi (lecanardlibere.ma), du 09 octobre 2024.

Cet arrêt illustre combien la juridicisation des rapports maritimes demeure traversée par des logiques politiques et héritages post-coloniaux. Plus largement, ce processus se heurte aujourd'hui à plusieurs obstacles structurels : d'une part, les conflits territoriaux non résolus entre anciens empires et États nouvellement indépendants ; d'autre part, les déséquilibres de capacités – technologiques, militaires ou juridiques – qui creusent la fracture entre États du Nord et du Sud et freinent l'émergence d'une gouvernance réellement équitable.

1.2.3.2. Limites de la CNUDM

La CNUDM, bien que constituant la « constitution des océans », est restée floue ou silencieuse sur des enjeux de sécurité contemporains. Cette lacune a engendré la création d'un régime normatif spécialisé et complémentaire. Le cadre juridique universel, bien qu'incomplet, est complété par un régime normatif spécialisé et des mécanismes de coopération opérationnelle qui illustrent une gouvernance maritime en constante adaptation.

Face au silence de la CNUDM sur le terrorisme maritime, la communauté internationale a répondu par deux instruments complémentaires : la Convention SUA (1988), qui criminalise les actes illicites et instaure des mécanismes de coopération judiciaire fondés sur le principe *aut dedere aut judicare*, et le Code ISPS (2004) de l'OMI, qui impose une approche préventive par des mesures de sûreté contraignantes pour les navires et les ports, illustrant ainsi la capacité des organisations techniques à produire des standards efficaces.

Par ailleurs, les ambiguïtés de la CNUDM sur la répression de la piraterie en haute mer, notamment concernant les interventions à l'intérieur des eaux territoriales d'États défaillants, ont été levées par le Conseil de sécurité de l'ONU. Des résolutions comme la 1816 (2008), adoptée dans le contexte somalien, ont habilité des coalitions internationales à poursuivre les pirates dans les eaux somaliennes, avec l'accord du gouvernement de transition. Cette pratique consacre le Conseil comme un acteur central pouvant légitimer des actions sécuritaires dérogeant temporairement au droit de la mer classique.

Sur le plan des relations internationales, quoiqu'elle ait été ratifiée par 167 États, certaines grandes puissances comme les États-Unis, non parties à la Convention, appliquent de facto les principales dispositions, tout en défendant vigoureusement la liberté de navigation⁷⁷. En revanche, la Chine a adopté une interprétation expansive en mer de Chine méridionale, revendiquant des es-

⁷⁷ Didier ORTOLLAND : « Le droit de la mer tangué mais ne coule pas. Ambigus et dissidents », *Le Monde diplomatique*, décembre 2022, p. 14

paces au-delà de ce que la CNUDM autorise, notamment via sa « ligne en neuf traits », invalidée par une sentence arbitrale en 2016. Des tensions similaires émergent dans l'Arctique (fonte des glaces et compétition pour les ressources) et dans l'Atlantique Sud (revendication du Brésil sur l'« Amazonie bleue »)⁷⁸.

L'ordre maritime contemporain repose sur la coopération, mais reste traversé par des logiques de puissance. Le droit international y joue un rôle ambivalent : cadre de reconnaissance juridique, mais aussi levier stratégique pour les puissances capables d'imposer ou de contourner les règles. Dès lors, la sécurité maritime ne peut se limiter au prisme normatif : elle dépend de la projection navale, du contrôle des routes stratégiques et du poids dans les rapports de force. Cette tension entre norme et puissance s'est accentuée après le 11 septembre 2001, marquant le passage d'un droit coopératif à un ordre sécuritaire centré sur la puissance.

1.3. Tournant post- 11 septembre

Le 11 septembre 2001 a marqué un tournant décisif, subordonnant le droit maritime aux logiques sécuritaires et aux rapports de force.

Les attentats du 11 septembre 2001 ont marqué une rupture majeure dans l'architecture juridique internationale, plaçant la sûreté au cœur des régulations maritimes. Cette reconfiguration normative s'est traduite par l'adoption rapide d'instruments contraignants et de mécanismes de coopération renforcés, tels que le Code ISPS (2002) de l'Organisation maritime internationale (OMI), la Résolution 1373 (2001) du Conseil de sécurité des Nations unies et les amendements de 2005 au Protocole SUA. L'objectif était clair : prévenir et réprimer efficacement les actes illicites en mer, tout en intégrant la dimension terroriste dans le droit maritime.

La montée d'un paradigme sécuritaire global — restrictif, centralisé, souvent asymétrique — vient bousculer les fondements libéraux et coopératifs du droit maritime international, tout en réactivant des logiques réalistes de puissance et de souveraineté. Cette évolution du droit international, portée par la lutte contre le terrorisme, remet en question les bases du droit de la mer, traditionnellement fondé sur les principes de liberté de navigation, de souveraineté des États et de coopération multilatérale⁷⁹.

78 Alexandra BELLAYER-ROILLE : « Entre souveraineté et transnationalité, les défis du droit de la mer », IRIS éditions "Revue internationale et stratégique", 2014/3 n° 95, pp 111-119

79 Pour plus de détails, voir Kim Lane SCHEPPELE : « Le droit de la sécurité internationale. Le terrorisme et l'empire sécuritaire de l'après-11 septembre 2001 », Le Seuil | « Actes de la recherche en sciences sociales », 2008/3 n° 173 | pages 28 à 43.

Or, c'est précisément dans ce climat de remise en cause que s'est forgé le droit de la sécurité internationale post-11 septembre, suivant une logique inverse : celle de la restriction, de la surveillance et de la centralisation du pouvoir normatif, souvent au bénéfice d'un groupe restreint d'États disposant du droit de veto au Conseil de sécurité. L'instrumentalisation de résolutions telles que la 1373, adoptée en vertu du Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, impose aux États des obligations contraignantes en matière de lutte contre le terrorisme, y compris dans des domaines touchant à la circulation maritime.

Ce nouveau cadre normatif soulève des tensions notables avec le droit de la mer. L'extension de la surveillance des flux maritimes, la multiplication des opérations de blocus, d'arraisonnements préventifs ou d'interceptions dans des zones normalement régies par le principe de liberté de navigation, témoignent de la porosité croissante entre droit de la mer et impératifs sécuritaires. Des initiatives telles que le Proliferation Security Initiative (PSI) ou les opérations de contrôle de navires soupçonnés de financement du terrorisme sont emblématiques de cette évolution. Bien que menées sous couvert de coopération internationale, ces actions tendent à redéfinir l'usage de la mer en fonction des priorités stratégiques d'États du « centre », au détriment du multilatéralisme maritime traditionnel.

Par ailleurs, la transposition nationale des résolutions sécuritaires du Conseil de sécurité a des conséquences directes sur la réglementation des ports, la surveillance des zones maritimes, ou encore les conditions d'accueil des navires battant pavillon étranger. La notion de port state control, jadis fondée sur la prévention de la pollution ou la sécurité du transport maritime, s'est vue partiellement redirigée vers des objectifs de sécurité intérieure, illustrant une forme d'alignement discret du droit de la mer sur le paradigme antiterroriste. En outre, l'idéologie sécuritaire post-11 septembre légitime, au nom de la lutte contre un ennemi diffus et transnational, devient une extension du pouvoir discrétionnaire des exécutifs nationaux, y compris sur les espaces maritimes. Cela engendre bien entendu des dérives, telles que la criminalisation de certaines formes de mobilité en mer (notamment migratoire) ou l'usage de la lutte contre le terrorisme pour justifier des opérations militaires en haute mer sans fondement consensuel. Toutefois, cette évolution n'est pas l'apanage des pays dits développés.

Certains États, notamment ceux du Sud global, ont pu instrumentaliser ce nouveau cadre sécuritaire pour renforcer leur propre contrôle sur leurs zones maritimes et justifier des mesures de souveraineté renforcée. Il en résulte une réap-

appropriation partielle des logiques impériales sécuritaires, au service d'agendas nationaux, dans une forme d'hybridation juridique entre droit international coutumier, sécurité nationale et exigences multilatérales.

Dans cet ordre international reconfiguré, les États se trouvent souvent face à une alternative contraignante : se conformer aux normes et cadres dominants, sous peine d'être marginalisés ou stigmatisés comme États défaillants (*failed states* / *fragile states*), "voyous" (*rogue states*) ou encore "parias", réputés incapables d'assurer leur propre sécurité. Cette dynamique normative a exercé une pression croissante sur les États, les incitant à adapter leurs cadres juridiques et leurs dispositifs opérationnels afin de se conformer aux standards internationaux.

Il ressort de ce qui précède que la logique sécuritaire qui imprègne le droit international depuis 2001 interpelle profondément les principes du droit de la mer, en particulier la liberté de navigation, l'égalité souveraine des États et la prévisibilité juridique. Si certains mécanismes de coopération, comme la lutte contre la piraterie ou la prolifération des armes de destruction massive, peuvent justifier une convergence entre ces différents corpus normatifs, le risque est grand de voir émerger un droit de la mer fragmenté, hiérarchisé et instrumentalisé. Il est donc impératif de promouvoir une lecture équilibrée du droit international, qui préserve les acquis du droit de la mer tout en intégrant de façon transparente et encadrée les nouvelles préoccupations sécuritaires.

Ainsi, le droit de la mer post-2001, autant que la pratique, oscillent entre trois principales logiques :

- l'approche réaliste post-11 septembre (ex. : Proliferation Security Initiative) sacrifie le multilatéralisme de la CNUDM au profit d'une souveraineté sécuritaire étatique, dominée par les rapports de force.
- l'approche libérale, minée par des mesures d'exception (résolution 1373), voit le droit devenir un instrument de contrôle asymétrique au service des puissances.
- Enfin, les perspectives critiques révèlent que le discours sécuritaire (terrorisme, migrations) est réapproprié tactiquement, y compris par les États du Sud pour affirmer leur souveraineté.

Ces approches contrastées révèlent que la sécurité maritime s'inscrit dans un champ pluriel, où normes, pratiques et représentations s'entrecroisent. C'est

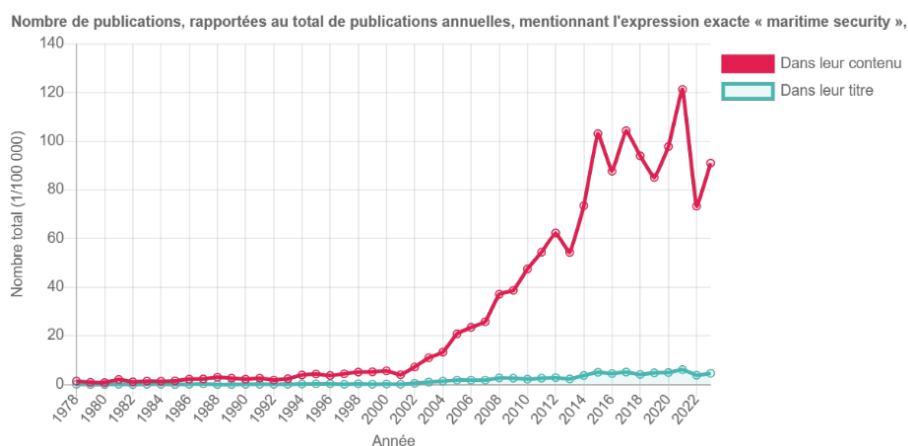
dans ce cadre qu'il convient d'examiner les soubassements conceptuels de l'ordre sécuritaire maritime, objet du prochain chapitre.

Chapitre 2 :

Soubassements conceptuels de l'ordre sécuritaire maritime

La notion de sécurité maritime, aujourd'hui centrale dans les politiques maritimes nationales et les régimes internationaux, est pourtant d'apparition relativement récente dans la littérature scientifique. Longtemps cantonnée à des usages confidentiels ou juridiques spécialisés, elle ne suscite un intérêt académique soutenu qu'à partir de la fin du XXe siècle. Cette montée en visibilité se traduit par une augmentation significative des travaux mobilisant cette notion, signe d'une prise de conscience des enjeux stratégiques, économiques et environnementaux liés aux espaces maritimes.

Figure 4 : Mentions scientifiques de "sécurité maritime" (1978-2023)



Source : Sylvain Domergue, 2024. : Google Scholar.

L'une des premières apparitions explicites du terme se trouve dans un article de Richard Bradshaw publié en 1978 dans le *Journal of Maritime Law and Commerce*, qui analyse la doctrine soviétique sur le statut des eaux côtières, notamment dans la mer d'Okhotsk, comme un instrument de consolidation géopolitique. Quelques années plus tôt, en 1975, Michael T. Klare introduisait déjà le concept dans un article de *Foreign Policy*, en décrivant la montée en puissance navale soviétique comme une menace offensive directe pour la sécurité maritime occidentale⁸⁰. Bien que la notion n'y soit pas encore définie de manière conceptuelle, elle apparaît dès lors comme un prisme d'analyse des rivalités stratégiques en mer⁸¹.

80 Michael T. KLARE : « Superpower Rivalry at Sea », *Foreign Policy*, No. 21 (Winter, 1975-1976), pp. 86-96+161-167, published by: Slate Group, LLC. Sa plus célèbre citation sonna la sonnette d'alarme, tirée par l'Amiral Elmo R. Zumwalt, lors de son discours de départ à la retraite en 1974 : « Russians' Capability to deny us the sea lanes, which is their job, is greater than our capability to keep them open, which is our job ».

81 Cet auteur a également cité Ernest M. ELLER : « Sea Power : The Anchor of freedom », *Sea Power*, November 1973, pp. 14, 16-17. Pour plus de détails consulter lien <https://www.jstor.org/stable/1148055>.

2. ÉVOLUTIONS CONCEPTUELLES DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Ce glissement progressif d'un usage tactique/ stratégique à une conceptualisation plus large témoigne de l'évolution des perceptions maritimes : d'un domaine secondaire à un champ transversal de sécurité globale, intégrant des dimensions économiques, juridiques, environnementales et militaires.

Pour saisir pleinement cette évolution, il importe de la replacer dans le cadre des grands courants théoriques des relations internationales, lesquels structurent l'étude de la sécurité maritime et la sécurité dans sa globalité. En effet, les études sur la sécurité ont connu, depuis les années 80, une évolution par étapes contextuels par le biais de débats donnant l'impression de ruptures épistémologiques. Les postulats classiques du réalisme-rationalisme se trouvent désormais bousculés par de nouvelles approches à la fois théoriques et méthodologiques, tant aux niveaux de la fabrique des politiques de sécurité, du rôle des cultures stratégiques dans l'action sécuritaire, que de l'émergence de nouveaux paradigmes de la sécurité.

Si elles se distinguent sur le plan épistémologique, en réalité elles se complètent pour former un système structurant ; c'est ainsi que le réalisme-rationalisme explique les causes (**pourquoi**), le constructivisme/critique décrypte les mécanismes de formation des intérêts (**comment**), alors que le libéralisme montre par quels moyens y parvenir (**par quoi/par qui, à savoir, acteurs et institutions**). La manière dont la sécurité maritime est aujourd'hui appréhendée résulte précisément de cette articulation entre causes, mécanismes et moyens d'action. Ce cadre théorique permet ainsi d'interroger les transformations sémantiques et opérationnelles du terme «sécurité», lequel, au-delà de sa définition première comme état de protection, incarne désormais une dynamique complexe intégrant enjeux géopolitiques, environnementaux et humains.

La sécurité, entendue comme protection globale contre les dangers, a progressivement dépassé la simple « sûreté », qui se définit plus spécifiquement comme la garantie « de celui qui n'a rien à craindre », ⁸² face aux actes malveillants, pour englober des dimensions internationales, nationales, économiques, sociales, sociétales, etc.

Dans ce cadre, la sécurité maritime apparaît comme un concept en mutation, à la croisée de la stabilité régionale, de la coopération internationale et de la prospérité mondiale. Avec la mondialisation, elle s'impose comme gestion de

82 Hervé COUTAU-BEGARIE : Introduction à la stratégie, publication du Collège Interarmées de Défense, Paris, promotion 1996-1997, p8.

l'incertitude et prévention des risques, impliquant autant les forces armées que les diplomates, industriels ou marins. Les décideurs sont dans l'obligation de répondre aux risques intentionnels ou non, en tenant compte des préoccupations d'ordres géostratégiques, juridiques, morales, culturelles et financières, qui doivent être gérées avec intelligence et résolution⁸³.

2.1 Contraintes liées à la sécurité

Ces contraintes multiples imposent une vision globale et intégrée de la sécurité. Elles ne peuvent toutefois être appréhendées qu'en les traduisant en questionnements précis :

Plus concrètement, parler de sécurité revient à répondre à une série de questions :

1. D'abord, qui doit être sécurisé ? Quel est l'objet référent de la sécurité ? Jusqu'à une date récente, et ça continue de l'être, la plupart des spécialistes en relations internationales, considèrent l'État comme l'unique objet référent de la sécurité. Toutefois, on commence à parler d'autres référents, à savoir la société, l'individu, ou de groupes vulnérables, outils d'un foisonnement littéraire en la matière. (Cf. Figure : Référents et objets de la Sécurité)

Figure 5 : Référents et objets de la Sécurité

Niveau d'analyse	Réfèrent	Individu	Collectivité	Etat	Global
Qui sécuriser?					
Quelles valeurs	Contenu	Bien être	Identité	Souveraineté	Ecosystème
Défendre?					

Source : Thierry BALZACQ : « Qu'est-ce que la sécurité Nationale ? »⁸⁴

83 Pierre CONESA « Introduction : La sécurité internationale sans les États », Armand Colin | Revue internationale et stratégique, 2003/1 n° 49 | pages 102-109.

84 Thierry BALZACQ : « Qu'est-ce que la sécurité Nationale ? », dans « Les stratégies d'influence en relations internationales. Un regard sur la politique étrangère », Revue internationale et stratégique, IRIS/4 n° 52, p 49, Article disponible en ligne : <https://shs.cairn.info/revue-internationale-et-strategique-2003-4-page-33?lang=fr>

2. On pourrait se demander aussi, quels sont les enjeux de la sécurité ? Comme dans le passé, certains enjeux continuent à affecter la souveraineté, la survie, le territoire et les institutions des États. Mais de nouveaux enjeux, font l'objet d'un intérêt particulier, à savoir le crime organisé transnational, les pénuries des ressources en eau et stress hydrique, le terrorisme biologique, les droits de la personne ou les interventions de paix, qui ne sont nullement limités aux territoires nationaux et appellent par conséquent des solutions régionales et internationales.
3. Sécuriser face à une menace : auquel cas il faudrait savoir comment définir la nature de la menace (s) ? sachant qu'elle (s) n'est (sont) plus uniquement militaires, idéologiques ou politiques, quoiqu'encore prédominantes, essayons donc de comprendre comment est-ce que la menace est généralement perçue ? Comment doit-on assurer la sécurité pour faire face à ces menaces ? Quels types de politiques déclinées en stratégies, en postures stratégiques utilisées pour y parvenir ? la sécurité traite à la fois les menaces (réelles et appréhendées) et sur les types d'acteurs qui les brandissent dans les domaines militaires et non militaires aussi bien sur les plans national, régional et global. A cet égard, le terrorisme et la sécurité humaine, restent les deux domaines aux antipodes, objets de recherche particulièrement importants⁸⁵.
4. A ce niveau, il faudrait reconnaître que les décideurs traversent une période d'incertitudes devant leur incapacité à définir avec exactitude la nature des nouvelles menaces, et surtout leur impuissance à trouver les moyens de la parade adéquate. Généralement on se trouve en face de trois conceptions différentes :
 - Une Conception négative qui cherche à éliminer toute menace, et donc la meilleure façon d'assurer l'existence de cette situation c'est d'éliminer physiquement la menace en question, à défaut de quoi il faut renforcer ses défenses contre celle-ci. C'est particulièrement le cas des USA. Pour l'école Rumsfeld qui domine encore jusqu'au Trumpisme (version 2.0) actuel, l'unilatéralisme est une option préemptive qui cherche à donner forme aux comportements des autres, en amont même de toute éventuelle décision hostile (effet dissuasif). Le maître du court terme se proclame en même temps prêt à la « guerre longue » contre tous les risques⁸⁶.

85 Charles-Philippe DAVID « La guerre et la paix, Approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie. », éd. Presses de Sciences Po, 2013, p. 39.

86 Lire Alain Joxe « Guerres nouvelles et guerres anciennes : consultations régionales transhistoriques sur l'Empire », "Sociologie de la défense et études stratégiques", Annuaire de EHESS, 2006-2007, consulté le 28/8/2019, sur lien <https://journals.openedition.org/annuaire-ehess/18827>.

- Une autre conception négative de la sécurité, axée sur la méfiance de l'Autre et sur l'existence perpétuelle d'un dilemme de la sécurité (concept qui serait traité dans une autre recherche).
 - Enfin, une vision plus positive de la sécurité suppose au moins deux idées : selon laquelle la meilleure façon de trouver la sécurité est de rassurer ceux qui se méfient de vous ; la sécurité ne signifie pas seulement éliminer la menace immédiate, mais travailler aussi sur les sources de l'insécurité.
5. Une fois avoir établi le diagnostic de l'état des lieux, on se demandera alors, qui doit assurer la sécurité ? doit-on toujours penser aux militaires à côté des autres forces de sécurité ? C'est à travers la réponse proposée par C. Philippe DAVID la question : Qui est le sujet de la sécurité ?⁸⁷ qui se situe au cœur du débat puisqu'il s'agit de l'unité de référence. Il est rare qu'un individu puisse agir seul sur la sécurité. Généralement, la sécurité est conçue ou décidée par un groupe, une ethnie, un État ou une organisation internationale, selon différentes perspectives.
- La première perspective est celle des « sécuritaires » classiques pour qui l'État demeure l'acteur incontournable, grâce encore au monopole de l'usage de la force (au sens de Max Webber).
 - La seconde, qui représente la tendance depuis le début des années 1980, se réfère aux « sécuritaires » élargis pour qui les acteurs non étatiques (ONG, OIG...) rivalisent avec l'État sur la gestion de la force, et surtout la prévention de son utilisation.
 - Enfin, la plus récente des perspectives, celle des « sécuritaires » critiques qui focalisent leur attention sur l'émancipation des humains et sur la sécurité sociétale. Pour ces "sécuritaires" élargis, l'État représente la source du problème de sécurité, et non sa solution (Krause et Williams, 1997⁸⁸; Booth, 2005⁸⁹). Dans la réalité, tous ces sécuritaires ont probablement raison, d'autant plus que le monde actuel est « multicentré », c'est-à-dire que l'espace politique est à la fois contesté et régi par les acteurs étatiques et non étatiques⁹⁰

87 Charles-Philippe DAVID « La guerre et la paix, Approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie. », éd. Presses de Sciences Po, 2013, p. 42.

88 Keith KRAUSE & Michael WILLIAMS « Critical Security Studies. Concepts and Cases », Minneapolis, Minneapolis University Press, 1997.

89 Ken BOOTH : « Critical Studies in World Politics », Boulder, Lynne Rienner, 2005.

90 Idem, Charles-Philippe DAVID, p.42.

Ceci nous amène à penser particulièrement à l'Etat, vu les moyens et de la légitimité de force, au sens Wébérien du terme, dont il dispose. Dans son statut analytique, L'État est intimement lié à la notion de souveraineté, indissociable de la dimension territoriale, sans négliger la perception "fabriquée" sur la nature de "l'ennemi" (au sens Schmittien du terme⁹¹) et la "peur" qui l'accompagne. Bien entendu, on ne saurait minimiser le rôle essentiel joué par certaines institutions Internationales qui interviennent (parfois dans un dessein d'ingérence) à la fois sur le plan de la sécurité internationale, régionale et même à l'intérieur des États.

D'où l'impossibilité de dissocier les sécurités interne, externe et internationale, tout en rappelant le fait que la politique étrangère est souvent, pour le meilleur et pour le pire, la résultante du jeu des forces internes (instrumentalisation du terrorisme, interne et externe, allant jusqu'à diaboliser l'immigration, parlant même du "Grand remplacement", cher aux populistes de tous bords). Cette perception nous mènera vers l'étude de la notion de sécuritisation qui sera étayée, plus loin (dans la partie réservée aux menaces).

Le passage de la perception vers l'action a été conceptualisée dès le début par Michael DILLON. Pour Dillon, la sécurité est un terme dual qui signifie non seulement un moyen de libération à l'égard du danger, mais aussi un moyen de contraindre et de limiter la crainte de ce danger. « Puisque la sécurité est engendrée par la peur, elle nécessite des contre-mesures pour contrôler, contenir, éliminer, neutraliser cette peur »⁹². Ainsi, tout en nous apprenant de quoi il faut avoir peur, la sécurité cherche aussi à proscrire, à sanctionner, à punir, en quelque sorte à mettre en danger ce qui nous menace⁹³. Terme ambigu, la sécurité contient donc à la fois sécurité et insécurité que Dillon transcrit par le terme (in)sécurité⁹⁴.

Cette ambivalence n'est pas seulement sémantique : elle se traduit également dans les cadres théoriques de la sécurité, où chaque courant de pensée propose une lecture spécifique des menaces, des acteurs et des réponses à privilégier.

91 Chez Carl Schmitt, il n'y a pas de politique au sens plein, sans la possibilité d'un ennemi. Le politique lui-même est le lieu de discrimination de l'ami et de l'ennemi. Cf 'Carl SCHMITT : « La Notion de politique - Théorie du partisan », (1932) (2 textes dans un même livre) éd. Champs classiques, republié 2009.

92 Cf. Michael DILLON, "Politics of Security: Towards a Political Philosophy of Continental Thought", London, New York, Routledge, 1996, p. 120.

93 Cf. Michael DILLON, "Politics of Security...", op. cit., p. 121.

94 Pour lui, (in)sécurité n'est pas le contraire de sécurité. Dans ce cas on pourrait rester dans une situation de crainte de danger (sensation subjective de la sécurité), alors que toutes les mesures de sécurité ont été prises (sur le plan objectif). C'est le cas de la migration, qu'on traitera plus loin.

2.2. Fondements et évolutions des théories de la sécurité maritime

La compréhension de la sécurité maritime ne peut se limiter à son ancrage juridique ou opérationnel ; elle repose aussi sur une lecture théorique, où se sont succédé, complétées ou opposées diverses approches. Celles-ci traduisent les fondements et évolutions des théories de la sécurité, dont l'examen permet de situer la sécurité maritime dans le champ plus large des relations internationales.

2.2.1. Les approches traditionnelles de sécurité

Les approches réalistes de la sécurité relèvent des écoles des Relations internationales dites réalistes et néoréalistes. De nature empirique, cette vision privilégie la sécurité nationale, la survie physique de l'Etat-Nation et sa protection contre les agressions armées. Elle repose sur l'équilibre des forces entre États en compétition pour le pouvoir. Cette dynamique compétitive génère inévitablement des conflits, constituant une menace intrinsèque pour la paix et la sécurité internationales⁹⁵.

Bien qu'apparentées, les deux approches de réalisme et de néoréalisme offrent des prismes différents, permettant de comprendre les dynamiques de puissance, les enjeux de souveraineté et la conflictualité dans les espaces maritimes. Leur mise en perspective éclaire les logiques étatiques face à l'anarchie du système international, tout en fournissant des clefs de lecture pour saisir les stratégies navales, les rivalités maritimes et les politiques de contrôle des espaces maritimes d'intérêt stratégique.

C'est ainsi que le réalisme classique, repose sur une conception anthropologique pessimiste de la nature humaine et postule que les États agissent dans un monde conflictuel en fonction de leur intérêt national défini en termes de puissance. Il faut dire que l'école de pensée réaliste américaine reste toujours influencée par l'œuvre de Hans MORGENTHAU dont l'ouvrage « Politics among nations »⁹⁶ est « devenu la bible des universités américaines et a influencé fortement les spécialistes des relations internationales à l'étranger comme les internationalistes américains »⁹⁷.

95 Mireille COUSTON « Droit de la Sécurité Internationale », Masters, Larcier, Collection Paradigme, Bruxelles, Paris, 2016, p. 21.

96 H. J. MORGENTHAU, Politics Among Nations: The Struggle for Power and Peace. New York: Alfred A. Knopf, 1948.

97 Cité par P.F. GONIDEC & R. CHARVIN « Relations Internationales », Editions Montchrestien, Collection « université nouvelle », 3e Edition, Paris, 1981, p 227.

Selon cette perception, l'homme et l'Etat sont fondamentalement agressifs et ne peuvent être dissuadés que par l'agressivité des autres ou par un système d'équilibre des forces.

Sous cet angle, la mer, tout comme la terre ferme, devient un théâtre d'expression de la puissance étatique. La sécurité maritime est donc conçue comme un élément intrinsèque à la quête de puissance et de survie de l'État. Dans ce cadre, les routes maritimes stratégiques, les détroits, ou encore les ressources halieutiques et énergétiques offshore deviennent des objets de compétition entre États souverains. Les tensions récurrentes en mer de Chine méridionale peuvent être interprétées, selon le réalisme, comme une lutte pour le contrôle de ressources et de positions géostratégiques essentielles à la puissance régionale, voire mondiale⁹⁸.

Toutefois, le néoréalisme, ou réalisme structurel, proposé par Kenneth Waltz, déplace le foyer de l'analyse. Il ne se fonde pas sur la nature humaine mais sur la structure du système international, caractérisé par l'anarchie, c'est-à-dire l'absence d'autorité supérieure aux États⁹⁹. Pour Waltz, c'est cette structure anarchique qui contraint les États à adopter des comportements compétitifs, à chercher la sécurité et à équilibrer la puissance des autres. En matière maritime, cette logique structurelle se manifeste dans la prolifération des marines de guerre, la militarisation des routes maritimes, et la constitution d'alliances navales destinées à préserver la liberté de navigation et à dissuader toute tentative de domination d'un acteur unique sur les espaces maritimes. Le renforcement de l'OTAN dans l'Atlantique Nord ou les patrouilles conjointes en mer de Chine par les États-Unis et leurs alliés répondent à cette logique d'équilibre stratégique dictée par la structure du système international.

Le néoréalisme permet en outre de mieux comprendre les phénomènes d'insécurité maritime dans un monde multipolaire. L'anarchie du système implique que les États doivent assurer eux-mêmes leur sécurité, ce qui favorise des initiatives unilatérales ou régionales en matière de surveillance maritime, de lutte contre la piraterie, ou de prévention des actes terroristes en mer. Cela explique par exemple la multiplication des coopérations régionales comme le Code de conduite de Djibouti dans la Corne de l'Afrique, ou de Yaoundé en Afrique occidentale, visant à renforcer la sécurité maritime face à l'absence d'une autorité internationale suffisamment forte pour imposer un ordre maritime global et contraignant.

98 R. D. Monsoon KAPLAN, : *The Indian Ocean and the Future of American Power*. New York: Random House, 2010.

99 Kenneth WALTZ, *Theory of International Politics*, Addison-Wesley Reading, Massachusetts, 1979 ; Voir aussi Stephen Walt, « The Renaissance of Security Studies », *International Studies Quarterly*, no 35, juin 1991, pp. 211-239.

En somme, réalisme et néoréalisme offrent deux cadres analytiques complémentaires pour comprendre les enjeux de sécurité maritime. Tandis que le réalisme insiste sur les dynamiques de puissance et les ambitions nationales, le néoréalisme met en lumière les contraintes systémiques pesant sur les États dans un espace anarchique. L'un comme l'autre, soulignent que la mer, loin d'être un espace neutre, constitue un lieu central de rivalités stratégiques, de projection de puissance, mais aussi d'initiatives sécuritaires qui reflètent l'architecture du système international.

Entretemps, le concept de sécurité s'est progressivement élargi au-delà du domaine militaire pour englober d'autres dimensions. Depuis les années 1980, les études stratégiques intègrent ainsi des dimensions multiples — économiques, écologiques, démographiques ou identitaires — et prennent en compte de nouveaux référents, qu'ils soient internationaux, régionaux, locaux, ou centrés sur la société, la nation, la communauté ou l'individu.

2.2.2. Institutions et coopération : la vision libérale

Contrairement aux écoles réalistes, qui mettent l'accent sur la compétition entre États et la primauté de la puissance, l'approche libérale des relations internationales repose sur une vision plus optimiste des relations interétatiques. Le libéralisme insiste sur l'importance de la coopération, du droit international, des régimes et institutions internationales pour dépasser les effets de l'anarchie et promouvoir la sécurité collective¹⁰⁰. Appliquée au domaine maritime, cette approche accorde un grand rôle aux régulations juridiques et aux mécanismes institutionnels dans la sécurisation des mers.

En témoigne l'intérêt réservé à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM ou UNCLOS), adoptée en 1982, qui établit un régime juridique global des espaces maritimes. Cette convention définit les droits souverains des États sur les zones économiques exclusives (ZEE), régule la navigation internationale et prévoit des mécanismes de règlement pacifique des différends. Dans une perspective libérale, ce type d'instrument contribue à réduire l'incertitude stratégique et les risques de conflit, en encadrant juridiquement les comportements étatiques. La CNUDM peut ainsi être vue comme un vecteur de sécurité maritime, en particulier pour les États de moindre puissance, qui trouvent dans le droit international une garantie face aux ambitions des grandes puissances navales.

100 Robert O KEOHANE, & J. S NYE. *Power and Interdependence : World Politics in Transition*. Boston: Little, Brown and Company, 1977.

De la sorte, le libéralisme met en lumière l'importance croissante et le rôle pacificateur des organisations internationales et régionales dans la gouvernance maritime. L'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple, joue un rôle essentiel dans la sécurité des navires, la prévention de la pollution marine et la lutte contre les actes illicites en mer. De même, des coopérations multilatérales comme la Réunion des ministres de la sécurité maritime de l'ASEAN ou les efforts coordonnés dans la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden témoignent de cette dynamique institutionnelle. Dans cette perspective, la sécurité maritime résulte non seulement de la puissance navale, mais aussi de la coopération, de la transparence, de l'interdépendance économique croissante, et du développement d'un ordre juridique international stable.

Il importe de préciser que Ces trois écoles, réaliste, néoréaliste et libérale sont principalement portées par les théoriciens de la sea power ancrés dans les études stratégiques¹⁰¹. A ce titre, l'école réaliste, par exemple, envisage les océans comme une arène de rivalités de puissance (illustrée par l'émergence navale chinoise ou la compétition arctique), privilégiant une analyse « descendante » (top-down) des structures de pouvoir (modernisations navales, application du droit de la mer¹⁰²) au détriment des dynamiques « ascendantes » (bottom-up) issues des désordres locaux. D'autre part, l'approche libérale, défendue par les juristes maritimes¹⁰³, se concentre sur l'émergence de régimes internationaux et l'évolution d'un droit visant désormais « à faciliter la coopération plus qu'à éviter les conflits »¹⁰⁴, mais limite son champ aux aspects techniques et juridiques formels, négligeant la gouvernance sécuritaire globale.

Selon l'analyse critique de Bueger & Edmunds¹⁰⁵, la doctrine réaliste en relations internationales a historiquement construit l'espace maritime comme un théâtre opérationnel intrinsèquement hostile. Cette perception, étayée par les travaux de l'historien John Mack¹⁰⁶ qui qualifie les océans d'inhospitaliers et où « la terre ferme constitue le seul référentiel sécurisant ¹⁰⁷», fonde une vision

101 Voir par ex. (e.g.) Ken BOOTH, *Navies and foreign policy* (London: Croom Helm, 1977); Eric GROVE, *The future of sea power* (London: Routledge, 1990); Alfred T. MAHAN, *The influence of sea power upon history, 1660–1783* (London: Samson Low, Marston, 1890); Ian SPELLER, *Understanding naval warfare* (London: Routledge, 2014); Geoffrey TILL, *Seapower: a guide for the twenty-first century* (London: Frank Cass, 2004).

102 Jo Inge BEKKEVOLD and Geoffrey TILL, 'International order at sea: what it is. How it is challenged. How it is maintained', in BEKKEVOLD and TILL, eds, *International order*, p. 7.

103 Voir par ex. (e.g.) Robin Geiss and Anna Petrig, *Piracy and robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden* (Oxford: Oxford University Press, 2011).

104 James KRASKA and Raul PEDROZZO, *International maritime security law* (Leiden: Nijhoff, 2014), p. 10.

105 Christian BUEGER & Timothy EDMUNDS ; *Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies*, *International Affairs*, 93(6), 2017, 1293–1311

106 John Mack, *The sea: a cultural history*, London: Reaktion, 2011, p. 74, cité par C. BUEGER & T. EDMUNDS ; *Beyond seablindness*, p. 1295.

107 "unwelcoming and unwelcoming wilderness where the land is a reassuring point of reference"

géostratégique réductrice. Il est constaté que les études historico-politiques opèrent systématiquement une requalification juridique des espaces maritimes : ceux-ci sont déclassés soit en arène subsidiaire des conflits terrestres (en violation du principe d'autonomie juridique des régimes maritimes énoncé par la CNUDM), soit en corridors de transit¹⁰⁸ relevant d'une logique de libre circulation (Article 87 de la Convention de Montego Bay), niant ainsi leur statut géopolitique d'aire de souveraineté contestée.

Toujours selon l'école critique, l'analyse de la sécurité maritime révèle un déficit théorique criant¹⁰⁹ : elle reste dominée par des approches conservatrices, réalistes ou libérales. Cette limitation se traduit par quatre visions réductrices des océans :

1. un espace de projection de puissance ;
2. une arène de conflits interétatiques, (sous le régime juridique des lois de la guerre maritime (Conventions de la Haye VII ([Légitimer la transformation des navires] //XI [Protéger les biens civils et économiques¹¹⁰])¹¹¹). Ce cadre juridique historique influence encore le droit naval moderne, notamment la protection des biens civils sous l'article 54 du Protocole additionnel I (1977) aux Conventions de Genève.
3. une source de menaces circonscrites (piraterie, au sens de l'article 101 UNCLOS/CNUDM) ;
4. un corridor logistique mondial (sous le statut juridique des Sea Lines of Communication (SLOC) garanties par la liberté de navigation (UNCLOS/CNUDM Part VII).

En refusant de reconnaître la spécificité géopolitique des mers, ces représentations entretiennent une logique utilitaire incompatible avec l'objectif central de la Convention de Montego Bay : créer un ordre maritime global et cohérent.

108 J. Mack, *The sea*, p. 19.

109 Philip E. Steinberg, *The social construction of the ocean* (Cambridge: Cambridge University Press, 2001).

110 Ces conventions visent à limiter les dommages collatéraux des conflits maritimes, en réponse aux abus observés durant la guerre russo-japonaise (1904-1905). Elles s'inscrivent dans un cadre plus large de 13 conventions adoptées en 1907, dont seules 12 furent ratifiées. La Convention VII répond aux pratiques de camouflage de navires militaires, tandis que la Convention XI protège l'économie des communautés côtières et la recherche scientifique.

111 Les Conventions de La Haye VII et XI encadrent le droit de la guerre maritime : la première réglemente la conversion des navires marchands en bâtiments de guerre, exigeant qu'ils soient placés sous contrôle étatique direct, arborant des signes militaires visibles et notifiés aux belligérants (VII) ; la seconde limite le droit de capture en accordant l'immunité aux navires de pêche côtiers, embarcations scientifiques/humanitaires, et interdit la destruction des câbles sous-marins civils sauf nécessité militaire absolue (XI).

Ensemble, elles visent à protéger les activités civiles et les infrastructures économiques en temps de conflit, bien que leur application reste conditionnelle aux ratifications étatiques et au respect des lois de la guerre.

2.2.3. L'apport constructiviste à la sécurité humaine

Développée notamment par Alexander Wendt, l'approche constructiviste s'écarte radicalement des paradigmes matérialistes du réalisme et du libéralisme en mettant l'accent sur les facteurs idéationnels : les normes, les identités, les discours et les représentations sociales qui structurent les comportements des acteurs internationaux¹¹².

Selon les constructivistes, la sécurité — y compris maritime — n'est pas un fait objectif, mais une construction sociale. Ce ne sont pas seulement les capacités militaires ou les structures institutionnelles qui déterminent les actions des États, mais aussi la manière dont ces derniers perçoivent la mer, leurs intérêts et les autres acteurs.

Les approches critique et constructiviste se distinguent des théories traditionnelles (réalisme, libéralisme) par leur rejet du positivisme et leur focalisation sur les processus sociaux. Cette approche s'inscrit dans une philosophie éducative contestataire, cherchant à déconstruire les structures de pouvoir inégalitaires (ex : normes culturelles, outils pédagogiques, hiérarchies institutionnelles). Leurs caractéristiques clés incluent :

1. Construction sociale des réalités sécuritaires :

- Les menaces ne sont pas objectives, mais résultent, selon eux, de discours, de normes et de pratiques sociales. Par exemple, la piraterie ou les changements climatiques sont définis comme des enjeux de sécurité par des acteurs institutionnels, médiatiques ou scientifiques, influençant les politiques publiques ;
- Le constructivisme critique insiste sur les asymétries de pouvoir dans ces constructions, où les États dominants imposent leurs définitions de la sécurité (ex : approches occidentales de la lutte antipiraterie).

2. Refus du déterminisme matériel :

- Contrairement au réalisme, ces approches soulignent que les structures sociales (identités, croyances) façonnent les intérêts des acteurs. Par exemple, la «sécurité environnementale» émerge d'une reconceptualisation des relations homme-nature ;
- Le constructivisme dominant (Wendt) reste compatible avec les mé-

112 Alexander WENDT, «Anarchy is what States Make of it: L'ouvrage le plus influent d'Alexander Wendt demeure indéniablement *Social Theory of International Politics* (Cambridge University Press, 1999). Celui-ci constitue un prolongement et un approfondissement de son article de 1992, intitulé *L'Anarchie est ce que les États en font* (*Anarchy is What States Make Of It*), lequel se présente explicitement comme une réponse à l'œuvre majeure du théoricien réaliste Kenneth Waltz, *Theory of International Politics*, op. Cit.

thodes positivistes, tandis que le constructivisme critique adopte une épistémologie post-positiviste, intégrant des analyses discursives et dé-constructives.

3. Élargissement de la notion de sécurité :

- Intégration de dimensions non militaires : environnementale, économique, ou humaine ;
- Prise en compte des acteurs non étatiques (ONG, communautés locales) dans la production de sécurité, notamment face à des menaces transnationales.

Appliquée à la sécurité maritime, cette approche permet d'analyser comment certains espaces maritimes sont « sécuritisés » tandis que d'autres ne le sont pas, selon des processus discursifs. Ainsi, la mer de Chine méridionale est présentée dans les discours officiels chinois comme un espace historiquement national, ce qui légitime les revendications de souveraineté et les constructions militaires dans des zones disputées. À l'inverse, les États-Unis et d'autres puissances invoquent la « liberté de navigation » comme une norme fondamentale du système international, justifiant leurs patrouilles navales dans cette zone. Ces normes en concurrence reflètent des visions du monde différentes et façonnent les politiques de sécurité maritime de manière non directement liée à des impératifs matériels¹¹³.

Le constructivisme permet également de penser l'émergence de nouvelles normes dans la gouvernance maritime, par exemple autour de la protection des biens communs marins, de la sécurité humaine ou de la gestion durable des océans. Les initiatives pour faire reconnaître les océans comme patrimoine commun de l'humanité, ou encore les actions contre la pêche illégale non déclarée et non réglementée (INN), témoignent d'une évolution des perceptions et des priorités collectives. Ainsi, la sécurité maritime ne se limite pas à la protection contre les menaces militaires, mais intègre des dimensions environnementales, économiques et sociales, façonnées par des récits, des idéologies et des identités partagées.

D'une manière générale, les approches critiques redéfinissent la sécurité en priorisant la protection des individus plutôt que celle de l'État, et en reconnaissant la nature construite des menaces. Cette sécurité devient intrinsèquement liée au savoir, à la rationalité et à la technologie. Une démarche conceptuelle similaire s'observe dans la reconnaissance des droits sociaux des gens de mer, essentiels pour l'industrie maritime.

113 Christian BUEGER, & Timothy P. EDMUNDS, « Beyond seabindness: A new agenda for maritime security studies. » *International Affairs*, 93(6), 2017, 1293–1311.

Dans ce foisonnement de nouveaux concepts, Barry Buzan eut le mérite d'opérer une rupture conceptuelle majeure avec son ouvrage fondateur *People, States and Fear* (1983)¹¹⁴. Il y démontre que la sécurité transcende la seule dimension étatique pour englober cinq secteurs interconnectés : militaire, politique, économique, environnemental et sociétal¹¹⁵ et introduit de nouveaux objets référents comme l'international, le régional, le local, ou bien comme la société, la nation, la communauté, le groupe, l'individu, etc.

Ces intérêts portent aussi bien sur les attributs visibles des communautés humaines (territoire, distribution des richesses, habitat) que sur les dimensions culturelles d'identité (langage, foi, modes de vie)¹¹⁶.

L'élargissement de la sécurité est en fait le résultat de la prise en compte de nouvelles menaces « objectives » contre les sociétés occidentales. Cette image est reprise en 1991 lorsqu'elle continuait à reproduire l'idée que la sécurité signifie la survie et présuppose une menace existentielle. De la sorte, comme le note Didier Bigo¹¹⁷, en séparant la sécurité subjective de la sécurité objective, l'analyse de Buzan revient à distinguer entre « vraies » et « fausses » menaces.

La conjugaison entre la globalisation des menaces et la diversification des insécurités affectant les individus a également conduit à l'émergence à un nouveau paradigme lié à la sécurité humaine.

- La sécurité humaine a toujours signifié deux choses essentielles : se libérer de la peur et se prémunir contre le besoin¹¹⁸.

Inscrite dans le prolongement du paradigme du développement humain formalisé par le PNUD (dès 1990 avec la création de l'Indice de développement humain - IDH), la « sécurité humaine » a été formalisée par cette même institution dans son Rapport sur le développement humain de 1994¹¹⁹. Sans chercher à l'extraire de la conception traditionnelle stato-centrique de la sécurité, la "Commission sur la sécurité humaine, 2003" du PNUD, vient la compléter en plaçant

114 Barry BUZAN: « *People, States and Fear: An agenda For International Security Studies in Post-Cold War Era* », Editions Brighton, Lunch Harvester, 1983, réédition en 1993.

115 B. Buzan avait défini la sécurité sociétale comme « les conditions acceptables dans lesquelles on peut prévoir l'évolution des modèles traditionnels du langage, de la culture, de l'identité nationale et de la coutume », in « *Peoples, States and Fear...* », op. cit., p. 17.

116 Cf. Dominique David : « La Mondialisation et le Militaire », in RAMSES 2002, pp. 31 -45

117 Didier BIGO, « L'Europe de la sécurité intérieure : penser autrement la sécurité », in Anne-Marie Le GLOANNEC (dir), « *Entre union et nations* », Presses de Sciences Po, Paris, 1998, pp. 65-67.

118 Jean-Baptiste Jeangène Vilmer : *La responsabilité de protéger*, Éd. PUF, Coll. Que sais-je ?, 2015, p. 17.

119 UNDP, *Human Development Report 1994 : New Dimensions of Human Security*, New York, Oxford University Press, 1994.

l'individu au cœur des préoccupations sécuritaires. Elle s'articule autour de sept éléments essentiels¹²⁰.

1. La sécurité économique (protection contre la pauvreté),
2. La sécurité alimentaire (accès à une alimentation suffisante),
3. La sécurité sanitaire (accès aux soins),
4. La sécurité environnementale (gestion rationnelle des ressources naturelles),
5. La sécurité personnelle (sécurité physique contre les agressions diverses),
6. La sécurité communautaire (protection des cultures et traditions),
7. La sécurité politique (respect des droits politiques et civils fondamentaux).

Cette liste peut être étendue à d'autres aspects selon les menaces en présence ou potentielles.

A relever certains aspects importants de la sécurité humaine, apparus dans cet « Human Development Report », du PNUD en 1994, la Sécurité humaine :

1. Repose sur l'interdépendance ;
2. Est centrée sur la prévention ;
3. Se fixe principalement comme objectif les individus ;
4. N'accorde pas une grande importance à la sécurité territoriale ;
5. S'intéresse peu à la sécurité militaire ;
6. Insiste sur le développement durable ;
7. Privilégie fondamentalement les interventions humanitaires ;

Sans exclure la prise en considération des Etats, mais part du principe que plus les citoyens sont en sécurité, plus les Etats sont forts (et non l'inverse, sauf dans les Etats « en ruine »)¹²¹.

Malgré cette énumération fastidieuse, le concept reste assez vague, extensif avec des définitions variables suivant les auteurs et les circonstances. Il n'est pas toujours bien accueilli par la majorité des acteurs internationaux. Ce concept est souvent utilisé comme prétexte pour l'ingérence extérieure, sous couvert de Devoir ou de Responsabilité de protection (fameux concept de R2P, utilisé pour attaquer certains Etats constitués, lors du "Printemps arabe", particulièrement lors du vote de la résolution 1973 ouvrant la voie aux frappes militaires sur la Libye en 2011, (Opération Harmattan l'égide de l'ONU).

120 Guillaume DEVIN : Les Organisations Internationales, Armand Colin, Dunod Editeur, 2^{ème} édition, 2016, pp 188-189.

121 Diego CARDONA : « L'évolution de la notion de sécurité au Mexique », Thèse Doctorat ès sciences politiques (histoire et politique internationales), Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales, Genève 2004, pp. 86-94

De l'avis de beaucoup d'analystes, cette opération a été la source de déstabilisation des pays du Sahel, qui ne se sont pas encore remis des séquelles de cette aventure infructueuse. En dépit des réticences et réserves sur la généralité de la notion sécurité humaine, elle demeure imposable au sein des Nations unies¹²².

Tableau 2 : Synthèse sectorielle et transversale de la Sécurité Globale

Sécurité militaire	Renvoie à la capacité des Etats de conduire des offensives armées contre d'autres Etats, à la capacité de faire face à une offensive armée provenant d'autres Etats et à la perception que les Etats ont de leurs intentions respectives. Elle s'inspire du concept du monopole étatique par Max Weber ¹²³ .
Sécurité politique	Concerne la stabilité organisationnelle des Etats, des systèmes de gouvernement et des idéologies qui les légitiment.
Sécurité sociétale	Elément le plus innovateur chez Buzan, se fondant à « Nous » (vu par l'Occident), il fait référence à la survie identitaire, l'appartenance culturelle, des acteurs étatiques mais aussi de ceux, infra- ou supra-étatiques, comme la langue, la culture, la religion, l'identité nationale, les coutumes, et les traditions qui contribuent à modifier l'identité de l'Etat (Buzan, 1991, p. 122-123) ¹²⁴ .

122 Diego CARDONA, op. Cit.

123 Max Weber développait sociologiquement « l'État contemporain [comme] une communauté humaine qui, dans les limites d'un territoire déterminé [...], revendique avec succès pour son propre compte le monopole de la violence physique légitime » ; Traduction de J. Freund, in « Le Savant et le Politique », Plon, Paris, 1959, p. 113. Cette traduction est confrontée à la traduction américaine de Gerth et Mills : « A human community that [successfully] claims the monopoly of the legitimate use of physical force... », in From Max Weber, 1946 et 1958, p. 78.

124 Cités par Charles-Philippe DAVID « La guerre et la paix, Approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie. », éd. Presses de Sciences Po, 2013, p. 123

Sécurité environnementale	Se définit comme la préservation des conditions écologiques, soutien à toute activité humaine ¹²⁵ . La démarche de sécurité y afférente est associée à « la menace de perdre les conditions dont dépendent l'obtention ou le maintien de la qualité de vie» (Buzan, Wver et De Wilde, 1998, p. 75-76) ¹²⁶ .
Sécurité économique	L'accès et au contrôle de ressources matérielles, financières et commerciales nécessaires à la puissance de l'État et au maintien d'un niveau acceptable de bien-être.
Sécurité Humaine	Centrée sur l'individu plutôt que sur l'État, elle englobe la protection contre les menaces directes à la vie, à la santé, aux moyens de subsistance et à la dignité. Elle reprend d'autres dimensions déjà énumérée, axées sur l'individu : économique, alimentaire, sanitaire, environnementale, personnelle, communautaire et politique. Elle vise à garantir une existence libre de peur, de besoin et d'humiliation.

Source : Éric DUFÈS (Commandant Sapeur-pompier) : « Théorie de la sécurité globale : rétrospective et perspectives »¹²⁷, augmenté par l'auteur en se référant à Charles Philippe DAVID avec l'intégration de la sécurité humaine, non mentionnée dans la version d'origine.

Dans ce contexte, la sécurité maritime a une portée transversale et couvre l'ensemble des secteurs précités réunis.

125 Barry Buzan (1991, p. 19-20),

126 Cités par Charles-Philippe DAVID « La guerre et la paix, Approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie. », éd. Presses de Sciences Po, 2013, p. 125

127 Éric DUFÈS (Commandant Sapeur-pompier) : « Théorie de la sécurité globale : rétrospective et perspectives », Publication du PNRS (Portail National des Ressources et des Savoirs, de ENSOSP (Ecole Nationale Supérieure des Officiers SP), p 20.

2.2.4. Néo-réalisme : le retour des États face aux nouvelles menaces

L'approche néo-réaliste de la sécurité, telle qu'élaborée par Kenneth Waltz, repose sur une lecture systémique des relations internationales. Ce paradigme confère une place centrale à l'État, considéré comme le principal garant de la sécurité nationale¹²⁸.

La mer reste un théâtre stratégique où les États projettent leur puissance pour assurer leur sécurité économique et militaire. En mer, les intérêts stratégiques des États, sont soumis à une compétition intense entre puissances étatiques, notamment pour le contrôle des lignes de communication maritimes (SLOCs), des ressources halieutiques, des zones économiques exclusives (ZEE), et des espaces à potentiel énergétique et de métaux stratégique et rares.

De même, dans le domaine du cyberspace, bien que les attaques puissent émaner d'acteurs non étatiques, ce sont les États qui fixent les doctrines de cyberdéfense, qui structurent les capacités de riposte et qui définissent les normes internationales¹²⁹. L'architecture sécuritaire reste donc profondément étatique, même dans un contexte de menaces hybrides.

Or, comme l'a confirmé le stratège français Lucien Poirier, la victoire de l'Ouest sur l'Est, « a détruit l'un des fondements de la stratégie militaire moderne : il n'existe plus d'ennemi désigné »¹³⁰. Car, des concepts fondamentaux comme ceux d'« ennemi » ou de « menace », qui étaient si clairs et si précis lors de la guerre froide, ont vu leur sens s'altérer en s'orientant vers la paix Est-Ouest. De nouvelles menaces s'apparentent vers des périls diffus que sont : le sida, l'effet de serre, le réchauffement climatique, la décarbonisation, l'élévation des niveaux de mers, la prolifération nucléaire et balistique, la criminalité organisée, trafic de drogue, trafic humain/immigration, la pêche INN (illicite-Non déclarée-Non réglementée), le terrorisme, la piraterie maritime et l'intégrisme, etc., c'est-à-dire des dangers transfrontières qui se propagent sur l'ensemble de la planète et que les nations développées ne peuvent combattre avec les armes classiques de la guerre¹³¹. La véritable "zone de guerre", aux yeux de l'administration américaine, c'est le fameux "arc de crise" qui va du Maroc au Pakistan.

128 Kenneth N. WALTZ, *Theory of International Politics*, Reading, Addison-Wesley, 1979.

129 Thomas Rid, *Cyber War Will Not Take Place*, Oxford University Press, 2013

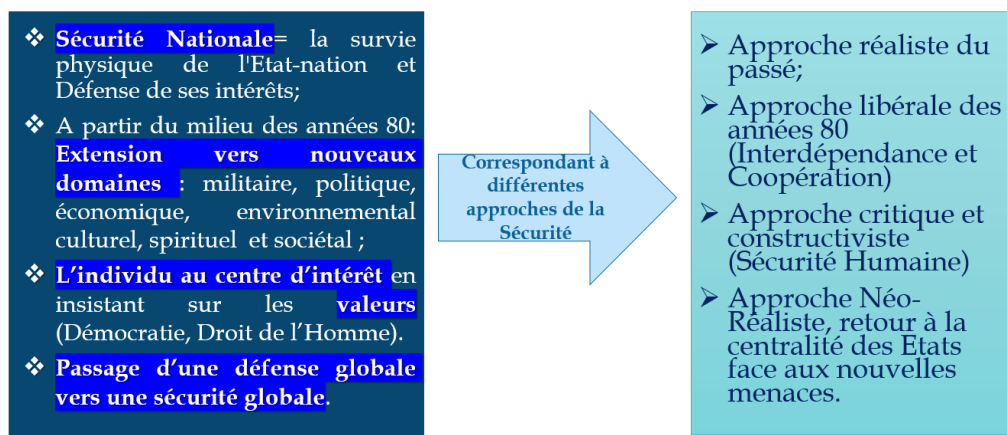
130 Cf. Lucien POIRIER (Général), « La crise des fondements », Editions Economica & Institut de Stratégie comparée (ISC), Paris, 1994, p. 31.

131 Ignacio RAMONET : « Un monde sans boussole », in *Le Monde Diplomatique*, Manière de Voir N° 21 - Février 1994, pp. 6-7.

C'est là que se situent les risques d'explosion et que se concentrent, par conséquent, toute l'attention des stratégies américains¹³².

Pour récapituler, ci-joint le tableau suivant pour récapituler l'évolution de ces concepts :

Figure 6 : dépassement de la conception classique de la sécurité



A cet effet, le 11 septembre 2001 est considéré comme une date charnière dans la sûreté maritime.

Qu'en est-il en termes d'enjeux pour l'espace Méditerranéo-Atlantique du Maroc ?

La réponse exige de replacer le Royaume dans une configuration régionale en recomposition, où les dynamiques de puissance, les flux commerciaux, les risques transnationaux et les vulnérabilités internes s'entrecroisent. La sécurité maritime ne peut en effet être pensée isolément : elle se décline dans des espaces géopolitiques précis, où la Méditerranée et l'Atlantique jouent un rôle déterminant pour le Maroc. L'ancrage géographique du Royaume, au carrefour de ces deux mers, constitue à la fois un atout stratégique majeur et une source de contraintes, l'exposant aux turbulences et aux rivalités qui traversent ces bassins. C'est dans ce contexte que s'impose l'analyse des dynamiques régionales et des enjeux de la centralité géostratégique du Maroc, objet du chapitre suivant.

132 Paul-Marie de LA GORCE « Etats-Unis : La nouvelle "zone de guerre" » in Jeune Afrique n° 1720-1721, du 23 décembre 1993 au 5 janvier 1994, pp. 50-51.

2.3. Matrice transversale de la sécurité maritime

Répondant à des vulnérabilités multisectorielles, la sécurité maritime est un terrain d'expression privilégié qui actualise l'approche sectorielle (sécurité militaire, environnementale, économique, alimentaire, hydrique) en démontrant que la mer incarne leur interdépendance opérationnelle. Dans le prolongement des données présentées dans le tableau ci-dessus, on pourrait citer, à titre indicatif et non pas limitatif, les cas suivants :

- **Sécurité militaire** : Sauvegarde de la souveraineté nationale, sécurisation des détroits du seapower.
- **Sécurité économique** : Protection des routes commerciales et ressources maritimes, fera également l'objet de l'étude sur la Blue Economy (Economie Bleue);
- **Sécurité environnementale** : Lutte contre les pollutions (marées noires, déchets) et adaptation climatique (élévation du niveau de la mer), sera abordée sous l'angle de Maritime Safety ;
- **Sécurité humaine** : Protection des communautés côtières et des droits des gens de mer ; cet aspect touchera l'impact des différents volets de vie sociale en relation avec la mer.

D'ores et déjà, on pourrait avancer que la notion de sécurité humaine appliquée au domaine maritime met l'accent sur la protection des personnes et des communautés face aux dangers liés à la mer. Cela inclut la sûreté des équipages et des passagers (par exemple, lutter contre les actes de piraterie pour éviter la prise d'otages et assurer l'intégrité physique des marins), mais aussi la sécurité des populations côtières dont la vie dépend de la mer.

Intégrer la sécurité humaine signifie s'occuper des conséquences sociales des menaces maritimes : protéger les pêcheurs artisanaux contre la violence ou la pêche illégale qui appauvrit les stocks de poissons, combattre les trafics d'êtres humains par voie maritime (comme le drame des migrants en mer Méditerranée) afin de sauver des vies, ou encore assurer la sécurité sanitaire en prévenant les risques de pollution qui pourraient contaminer les ressources marines dont dépendent les communautés locales.

L'agenda de la sécurité maritime offre donc l'opportunité d'améliorer le bien-être des populations en traitant la mer non seulement comme un espace à défendre, mais aussi comme un espace à humaniser, où les individus et leurs droits sont protégés.

Promotion du développement durable et de l'économie bleue : La sécurité maritime apparaît enfin comme un levier du développement durable dans l'espace marin. Un environnement maritime sûr est une condition préalable pour attirer des investissements et développer une économie bleue prospère – c'est-à-dire l'ensemble des activités économiques liées aux océans qui soient durables et créatrices de valeur.

Par exemple, le tourisme côtier et de croisière ne peut prospérer que si les zones maritimes sont perçues comme sûres pour les voyageurs ; l'exploitation offshore de ressources (énergies renouvelables marines, aquaculture durable, biotechnologies marines) requiert un cadre sécurisé pour se développer sans risque d'attaques ou de vandalisme ; la pêche durable a besoin de l'application de la loi en mer pour lutter contre la pêche illégale et permettre la reconstitution des stocks halieutiques.

En stabilisant les espaces maritimes, on permet aux projets économiques et aux programmes de conservation de se réaliser dans de bonnes conditions. De plus, l'agenda international, à travers des initiatives comme les Objectifs de développement durable de l'ONU (notamment l'ODD 14 sur la vie aquatique), encourage les États à lier leurs efforts de sécurité en mer avec des résultats de développement et de gestion durable des océans. Ainsi, la sécurité maritime ne se conçoit plus uniquement comme une dépense militaire, mais aussi comme un investissement pour un océan durable, profitant tant à la croissance économique qu'à la protection de la planète.

Conscient de son rôle pour asseoir la sécurité internationale, en adhérant à la Convention SUA, au Code ISPS, MARPOL et SOLAS, cette approche s'inscrit dans un équilibre entre sauvegarde de la souveraineté nationale, économie bleue et protection du milieu marin.

Chapitre 3 :

Trame géostratégique d'une sécurité maritime intégrée

Dans ce contexte multidimensionnel, l'ordre sécuritaire maritime ne peut plus se limiter à la seule protection des personnes, des biens et des intérêts nationaux : il doit aussi intégrer les défis environnementaux majeurs qui fragilisent les écosystèmes marins et les sociétés littorales. Acidification des océans, pollution plastique, surpêche, perte de biodiversité et effets du changement climatique constituent autant de menaces aux répercussions directes sur les économies côtières et la stabilité humaine. La sécurité maritime se redéfinit ainsi comme un cadre élargi, où la durabilité devient un pilier central : il s'agit de concilier protection des océans, équité sociale et viabilité économique, afin de faire de la préservation environnementale un élément structurant de la gouvernance maritime globale.

Dès lors, l'ordre sécuritaire maritime mondial apparaît comme un espace multidimensionnel – juridique, stratégique, économique et environnemental – dont la stabilité dépend d'une gouvernance collective et durable. Historiquement marqué par les conflits, la mer demeure un enjeu stratégique fondamental où s'entremêlent souveraineté, sécurité, durabilité et justice, illustrant depuis l'Antiquité les dynamiques de puissance, de commerce et de normes juridiques (Steinberg, 2001¹³³). Loin d'être de simples « vides bleus » (blue voids), les océans sont aujourd'hui des espaces densément gouvernés et politiquement disputés, traversés par la tension entre exploitation (économie bleue) et préservation environnementale, dans un contexte postcolonial de juridicisation croissante (Bueger, 2015¹³⁴; Bueger & Edmunds, 2024¹³⁵). Toutefois, l'absence de consensus international sur la définition même de la sécurité maritime demeure un défi analytique majeur, d'où la pertinence de la typologie en trois cadres analytiques proposée par Christian Bueger (2015), qui fournit une grille de lecture permettant de mieux appréhender la complexité de cette notion et que les recherches actuelles s'efforcent d'enrichir par une approche théorique et opérationnelle élargie.

De son côté, l'auteur adopte cette démarche qui semble la plus pertinente, dans l'état actuel des choses, tout en essayant d'apporter quelques enrichissements sur des aspects laissés à l'ombre, et qui requièrent d'autres éclaircissements à la fois théoriques qu'opérationnels. Cette démarche s'articule autour de trois axes essentiels :

- Les nouvelles dialectiques : Sécurité, Sûreté et sécuritisation : Ce cadre étudie la manière dont les menaces en générales et maritimes en particulier

133 Philip E. STEINBERG : « The Social Construction of the Ocean » (Cambridge University Press, 2001).

134 Christian Bueger « What is Maritime Security? » dans la revue Marine Policy (volume 53, pages 159-164), mars 2015. Cf Lien (Københavns Universitets Forskningsportal)

135 C. BUEGER et T. EDMUNDS – « Understanding Maritime Security », op. cit.

sont construites et perçues, en dévoilant les intérêts politiques et les idéologies divergentes qui les sous-tendent ;

- La matrice conceptuelle : La sécurité maritime peut être analysée en articulation avec d'autres piliers tels que la sûreté maritime (marine safety), la puissance navale (seapower), l'économie bleue (blue economy) et la résilience. Une telle approche permet de cartographier les interdépendances entre ces concepts et d'en saisir la complexité.
- La théorie de la pratique sécuritaire : Cette approche se concentre sur les actions concrètes entreprises par les acteurs avec l'intention d'améliorer la sécurité maritime, offrant ainsi une compréhension plus approfondie de leurs motivations et de leurs comportements.

3. Nouvelles dialectiques : Sécurité, sûreté et sécuritisation

Dans cette dynamique, il est essentiel d'opérer une distinction claire entre la sécurité maritime (Marine Safety), qui vise à prévenir les accidents et à protéger la navigation, et la sûreté maritime (Maritime Security), entendue dans son acception stricte comme la protection contre les menaces intentionnelles, directement liées à la sécurité nationale et à la puissance navale (Sea Power). Ces deux dimensions, complémentaires et indissociables, forment ensemble les fondements de la gouvernance des océans, laquelle repose sur un dispositif juridique international complexe nécessitant une coopération multilatérale active, guidée par les principes de légitimité, de solidarité et de résilience.

3.1. Distinction entre sécurité et sûreté maritimes

La sécurité maritime (dans le monde francophone) se caractérise par une polysémie constitutive, synthétisant deux réalités distinctes désignées dans le système anglo-saxon par les termes «marine safety» et «marine security». La première renvoie aux impératifs techniques de sécurité navigationnelle dans sa dimension technique (intégrité des navires, prévention des accidents, fiabilité des équipements), tandis que la seconde concerne la sûreté face aux menaces intentionnelles d'origine humaine (piraterie, terrorisme, trafics illicites). Cette dualité sémantique exige une délimitation conceptuelle rigoureuse dont l'urgence s'est imposée avec l'accroissement stratégique du concept¹³⁶.

En effet, l'importance contemporaine de la sécurité maritime procède direc-

¹³⁶ Sylvain DOMERGUE, « Notion en débat. Sécurité maritime », Géoconfluences, en ligne <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/securite-maritime>, publié le 18 mars 2024, consulté le 09 juin 2025

tement de la convergence de deux dynamiques géopolitiques majeures du XXI^e. D'une part, les risques systémiques liés à la maritimisation¹³⁷ croissante des échanges globaux ont amplifié les vulnérabilités économiques et environnementales : congestion des routes commerciales, pollution des écosystèmes marins, dépendance énergétique aux flux maritimes. D'autre part, la multiplication des menaces hybrides – depuis les conflits interétatiques affectant les détroits internationaux jusqu'à la piraterie transnationale dans des zones critiques (golfe de Guinée), et la militarisation croissante des mers, compromettent l'intégrité des espaces océaniques, remettant en cause les principes fondateurs du droit de la mer et des principes de libre circulation.

Ainsi, c'est dans l'articulation entre ces défis structurels et ces périls intentionnels que réside la complexité opérationnelle de la sécurité maritime contemporaine, nécessitant des cadres d'analyse pluridisciplinaires.

Dans ce contexte, la sécurité, étant de plus en plus globale, elle regroupe l'ensemble des mesures de prévention et de secours contre les sinistres qu'ils soient naturels ou résultant des faits de guerre et de terrorisme. En réalité, la distinction est plus subtile. Le terme "Sécurité" fait l'objet de davantage de controverses dans sa signification et ses emplois divers. Le domaine de la sécurité maritime étant également si vaste, aussi la sécurité maritime ne saurait être simplement une analogie avec la pollution du littoral, particulièrement par les hydrocarbures, bien souvent médiatisée. Cette définition est forcément limitée, parce que réductrice. C'est pour cela que l'expression « sécurité maritime » prête souvent à la même confusion qu'on retrouve dans le cas de la sécurité globale. Ce mot est ainsi lié à de multiples notions qui méritent d'être soulignées pour lever toute équivoque de compréhension. Selon le site électronique de l'université de Caen, « La sécurité maritime comprend l'ensemble des moyens consacrés à la police maritime, au contrôle de la sécurité des navires, à la surveillance maritime, à la sécurité des personnes et des biens dans l'espace maritime. »¹³⁸. A Priori, il y a lieu de distinguer entre :

- **La sécurité de la navigation**, qui vise à assurer la sauvegarde contre les dangers naturels (tempêtes) et navals provoqués par la circulation maritime. Mais bien souvent, à la terminologie trop restrictive de sécurité de la navigation, certains préfèrent adopter celle, plus générale, de sécurité maritime, comme c'est le cas de l'Administration maritime marocaine. Certaines zones sont si fréquentées qu'on peut parler de saturation, ce qui accroît les

137 Sur la maritimisation, se référer à André VIGARIE, « La mer et la géostratégie des nations. », Economica, 1999, pp. 47-52

138 <http://infodoc.unicaen.fr/OhRAGE/atlas/Presentation/commun/lecteur2f/page.php?base=atlas&idpage=259&idlangue=fr>

risques d'échouage, de collision, de marée noire. C'est ce que nous appelons la sécurité maritime au sens étroit et qui désigne en réalité l'ensemble des mesures destinées à protéger la navigation contre les multiples menaces à l'environnement par le fait naturel ou par les erreurs humaines. Ainsi, sur certaines routes maritimes, il a fallu instaurer un système de couloirs obligatoires, sortes de « rails » sur lesquels doit être appliquée une discipline de trafic, respectée par tous.

- Et la **sûreté du commerce**, qui a pour but la protection du navire et de son équipage contre les dangers dits de course résultant des pratiques criminelles, dont la mer reste le théâtre de prédilection favorable. Ces pratiques peuvent être le fait de la piraterie, la traite des esclaves, les trafics de stupéfiants, l'immigration clandestine et bien sûr le terrorisme qui est devenu une hantise à l'échelon international.

Bien que distinctes, il est évident que les deux notions, sûreté et sécurité maritimes, restent intimement liées et s'entrecroisent ; car, tout en améliorant la sûreté on contribue en fait à la sécurité.

Il faut aussi souligner que la sûreté a un autre sens à travers l'histoire de l'humanité, c'est celle qui relève de la stratégie relative à la sûreté de l'Etat. En effet, dans toutes les civilisations et jusqu'au début du XXe siècle, la sûreté (ancienne), ancêtre de la sécurité (dans le sens contemporain du terme), était assurée par le recours à la guerre¹³⁹. Bien que honnie, la guerre constitue la matrice de l'histoire dans le passé, et le sera certainement davantage dans le futur. La sûreté en mer n'échappe nullement à la règle. Mais quel que soit la puissance navale d'un pays, elle reste soumise aux menaces à la sûreté qui guettent ces intérêts en mer, à commencer par les menaces dites "transverses".

Techniquement parlant, l'Organisation maritime internationale (OMI) opère une distinction conceptuelle entre deux notions complémentaires : d'une part, la "**sécurité maritime**", entendue comme l'ensemble des risques d'origine accidentelle ou technique, sans intention malveillante ; d'autre part, la "**sûreté maritime**", qui renvoie à la prévention et à la lutte contre les actes intentionnels visant à compromettre une activité maritime — qu'il s'agisse de biens, de personnes, d'infrastructures ou de flux. Toutefois, dans ses documents officiels comme dans la présentation générale de ses missions, l'OMI recourt le plus souvent à l'expression générique de "sécurité maritime" pour couvrir l'ensemble

139 Cf. Hervé COUTAU-BEGARIE dans son cours d'« Introduction à la stratégie », publication du Collège Interarmées de Défense (CID), Paris, promotion 1996-1997.

de ces enjeux, à l'instar des usages des institutions des pays, chargés de cette question.

Tableau 3 : différence entre sécurité maritime et sûreté maritime selon les Nations Unies

Notion	Traduction	Définition selon les Nations Unies
« Sécurité maritime »	« Maritime Safety »	<p>« La sécurité maritime englobe la protection des ports, des navires et de leurs communautés contre les dangers et les préjudices involontaires » (OMI, 2020)</p> <p>« Concerne la prévention des dommages accidentels ou des incidents de pollution environnementale marine ou de perte de vie en mer par le développement de systèmes de soutien technique, l'audit des sociétés de classification reconnues, le développement de méthodologies communes pour les enquêtes sur les accidents maritimes et la mise en place de systèmes d'information et de surveillance du trafic maritime. La sécurité maritime englobe également le développement de la recherche et du sauvetage, les ports de refuge et le développement de plans d'urgence et de contingence ». (UNITAR 2007)</p> <p>>>> La non-intentionnalité implique donc que la « sécurité maritime » (ou « maritime safety ») traite des risques (technologiques ou naturels)</p>
« Sûreté maritime »	« Maritime Security »	<p>« Englobe la protection des ports, des navires et de leurs communautés contre les dangers et les préjudices délibérés (par exemple, la piraterie » (OMI, 2020).</p> <p>La menace ou l'utilisation de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'un État, les actes terroristes contre les navires, les installations offshore et autres intérêts maritimes, le transport illégal d'armes de destruction massive, actes illicites, piraterie et vols à main armée en mer, criminalité transnationale organisée, par exemple, le trafic de migrants, de stupéfiants, d'armes, menaces pour la sécurité des ressources, par exemple, illégales, pêche illicite, non réglementée et non déclarée (INN), menaces environnementales, par exemple, pollution majeure, déversement illégal, etc. (Source : UNITAR 2007)</p> <p>>>> L'intentionnalité implique donc que la « sûreté maritime » (ou « maritime security ») traite des menaces.</p>

Sources : Sylvain Domergue, 2024. Sources : OMI (2020), UNITAR (2007)

C'est ce qui explique que de nos jours, le terme sûreté devient très usuel. C'est l'ensemble des mesures de protection contre les actes de malveillance. Ces mesures touchent à la fois la prévention, la surveillance de toutes les personnes et des biens lors de leur passage dans les installations à protéger, et la lutte contre tous les actes de malveillance ou terroristes liés à ces personnes, ces biens et ces installations, compte tenu des menaces et risques en présence.

Le passage de la sécurité maritime vers la sûreté maritime, et inversement, n'est pas seulement terminologique : il reflète une transformation profonde du contenu, des objectifs et des dispositifs de gestion des risques en mer. Ce passage implique un renversement de perspective : alors que la sécurité (safety) vise à éviter les accidents involontaires, la sûreté (security) se concentre sur la prévention des actes intentionnels et malveillants.

Dans le domaine maritime, ce changement s'opère à travers des instruments juridiques internationaux et mesures y afférentes suivants :

- SOLAS [(Safety Of life At Sea¹⁴⁰) & sécurité des navires],
- OILPOL (1954) suivie de MARPOL (MARine POLLution 73/78¹⁴¹),
- OPRC (1990¹⁴²) suivie du Protocole 2000 (OPRC-HNS¹⁴³) ;
- Convention CLC de 1969 (Responsabilité civile) sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (cargaison),
- Complétée par le FIPOL (Fonds Internationaux d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en 1971, suivi du Protocole 1992 et modifications de 2001 (Bunker)(soute¹⁴⁴)
- COLREG (Règlement Anti-Collusion) de 1972 ;
- STCW : (Standards of Training, Certification, and Watchkeeping¹⁴⁵) de 1978, suivis des amendements de 1995 (entrés en vigueur en 1997) et de 2010 (en vigueur en 2012), régulièrement actualisés, pour harmoniser la formation des marins, tous grades confondus, conformément aux nouvelles techniques et technologies en vigueur à l'échelon international ;
- Code I.S.M.(International Safety/"Security" Management) 1993, pour une exploitation sûre des navires et de protection de l'environnement ;

Ce code est à cheval entre la sécurité et la sûreté à travers :

- Code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), (décembre 2002) /OMI¹⁴⁶, contre la malveillance et le terrorisme maritime, objet d'amendements opérés auprès de SOLAS 1974. Ce nouveau dispositif est entré en vigueur en juillet 2004 et impose aux navires et aux installations portuaires des mesures obligatoires de sûreté : évaluation des menaces, contrôles d'accès, élaboration de plans de sûreté, etc. ; Ce code fait suite à :
- La Convention SUA (Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation¹⁴⁷) à Rome 1988, Sous l'égide de l'OMI (en vigueur le 1er mars 1992/protocole 2005) ; suite affaire Achille Lauro du 20/11/ 1985 ;

140 SOLAS : Sauvegarde de la Vie en mer.

141 MARPOL : Prévention de la pollution marine. Elle dépasse la OILPOL, pour inclure non seulement la pollution causée par les hydrocarbures, mais aussi celle due aux substances liquides nocives transportées en vrac, ainsi que la pollution générée par les substances dangereuses acheminées en colis par voie maritime. S'y ajoutent les rejets d'eaux usées des navires, les déchets solides (ordures) et les émissions atmosphériques provenant des navires, pour lesquelles des mesures de prévention sont également prévues.

142 OPRC : Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation.

143 OPRC-HNS : Protocol on Preparedness, Response and Co-operation to pollution Incidents by Hazardous and Noxious Substances.

144 Non seulement les pétroliers mais les déversements de soutes de tous les navires

145 Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

146 IMO, ISPS Code – Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté par la Résolution 2 de la Conférence SOLAS 1974 (2002).

147 SUA : Répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

- Et la Convention CTO des NU contre la Criminalité Transnationale Organisée (Palerme, 2000) (United Nations Convention Against Transnational Organized Crime and The Protocols Thereto¹⁴⁸) et protocoles y afférant ;

En complément de la Convention unique sur les stupéfiants de 1961¹⁴⁹, il convient également de prendre en compte les protocoles d'amendement y afférents, ainsi que les principales conventions internationales de contrôle des drogues adoptées en 1961, 1971¹⁵⁰ (cannabis, opium, cocaïne) et 1988 (Convention contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes), à l'origine de l'Organe international de contrôle des stupéfiants (OICS). Convention sur substances psychotropes de 1971, répertorie la liste des psychotropes en 4 tableaux modifiables OMS (Organisation Mondiale de la Santé). L'objectif est de lutter contre la production, le trafic et l'usage illicite des stupéfiants, voir l'extradition des contrevenants, même s'ils ne sont pas liés par un traité d'extradition.

3.2. Montée en puissance des menaces hybrides

Or, la montée en puissance des menaces hybrides, mêlant aspects civils et militaires, impose désormais une révision et une adaptation continues des postures stratégiques. Cela suppose non seulement le renforcement des capacités navales et la modernisation des flottes, mais aussi la promotion de l'innovation technologique et la mise en place de mécanismes avancés de surveillance et de détection préventive, afin d'anticiper les risques dans un environnement mondial en profonde transformation.

Sur les plans géostratégique et opérationnel, et quel qu'en soient les concepts qui la sous-tendent, la sécurité maritime procède d'abord par la liberté d'action à l'exercice de la souveraineté dans les eaux nationales sans aucune contrainte. Cette liberté d'action pourrait s'étendre à la sécurité des mers que chaque nation est appelée à fréquenter, du fait des routes de navigation pour sa flotte marchande, de pêche ou celles de ses navires pour la sauvegarde des intérêts nationaux, dans les eaux sous souveraineté et sous juridictions¹⁵¹, conformément au droit international.

148 <https://www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-e.pdf>, (NY, 2004)

149 the International Narcotics Control Board. https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/int_exp_regs_part2_1_e.pdf

150 Convention sur substances psychotropes de 1971 (répertorie en 4 tableaux modifiables OMS

151 Voir infra

Cela suppose à priori :

le libre exercice de l'activité économique en mer, permettant :

- La gestion, l'exploitation, la conservation, et l'exploration des ressources maritimes à la fois biologiques (pêche, aquaculture) et minérales (Hydrocarbures Offshore et nodules polymétalliques), avec toutes leurs activités connexes.
- La navigation, sans entraves, dans toutes ses formes (commerciale, pêche, recherche scientifique, plaisance, etc.), sur les différentes routes maritimes, aux approches du littoral national et mouillages sur rades, en toute sûreté, avec sauvegarde des vies humaines embarquées, des cargaisons et des plates-formes de transport.
- L'accès aux ports maritimes nationaux avec la protection des enceintes et installations portuaires y afférentes.
- La protection de l'environnement marin et du littoral contigu.

La mise en œuvre de forces aéronavales pour la conduite des opérations navales, parallèlement aux activités de services publiques, conformément aux missions fixées par la stratégie du pays.

Enfin, d'une manière globale, elle couvre la lutte contre toutes les perturbations qui menacent l'exercice régulier de ces activités économiques et sociales en mer ou en relation avec la mer¹⁵².

Si on se réfère aux derniers travaux de C. Bueger and T. Edmunds (2024¹⁵³), la sécurité maritime est un concept tiraillé entre diverses perceptions et réitérent l'absence d'une définition universellement acceptée. Cette pluralité d'approches rend l'appréhension de la sécurité maritime à la fois contestée et évolutive. Chaque acteur - États, organisations internationales, secteur privé, société civile - l'interprète en fonction de ses intérêts, valeurs et priorités.

152 Cf. Mostafa BOUSSIF : Sécurité et sûreté maritimes dans le monde : Enjeux pour la coopération Economique Marocaine , Thèse de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques, Université Mohamed V, Rabat, 2005, pp. 25-26.

153 Christian BUEGER, (University of Copenhagen) & Timothy EDMUNDS, (University of Bristol) : « Understanding maritime security », Oxford University Press, 2024, pp. 2-3. Ce livre offre une introduction concise à l'histoire de la sécurité maritime et explore les principaux cadres d'analyse utilisés pour comprendre et aborder les défis liés à l'ordre maritime.

Ce caractère contesté génère des divergences sur les enjeux à inclure dans son périmètre. Les débats portent autant sur les questions à inclure que sur les domaines à exclure de son champ d'action. Toutefois, un consensus se dégage autour de trois dimensions principales structurant l'agenda de la sécurité maritime¹⁵⁴.

La première est d'ordre interétatique et concerne les tensions entre États : différends frontaliers, rivalités territoriales ou ressources, et activités de «zone grise» – actions coercitives sous le seuil de la guerre ouverte, comme l'utilisation offensive de garde-côtes, de flottes de pêche ou de forces par procuration, observées notamment en mer de Chine méridionale, dans le détroit d'Ormuz et en mer Rouge.

La deuxième dimension porte sur le terrorisme maritime et la violence extrême. Bien que plus rares en mer qu'à terre, des attaques majeures ont été menées dans l'océan Indien occidental et en Asie du Sud-Est. Certains groupes extrémistes, combinent activités criminelles maritimes et financement de leurs opérations. Les conflits terrestres peuvent également affecter la navigation maritime, comme le montrent les attaques au large du Yémen.

La troisième dimension est celle du crime organisé transnational en mer, ou «blue crime», comprenant les attaques contre la mobilité maritime (piraterie), les flux illicites (trafics d'êtres humains et de marchandises) et les atteintes environnementales (pêche illégale, pollution)¹⁵⁵.

On remarque alors que la sécurité maritime (safety) s'est progressivement élargie sous l'effet des nouveaux défis globaux. Avec la montée des actes de malveillance, de la piraterie, de trafics illicites, du terrorisme maritime, et des menaces sur les infrastructures portuaires et offshore, la dimension de la sûreté maritime (security) s'est imposée comme complémentaire et même indispensable à la sécurité.

Cette évolution marque le glissement d'un paradigme technique centré sur l'accident vers un paradigme stratégique, centré sur la menace intentionnelle.

154 C. BUEGER & T. EDMUNDS, : « Understanding maritime security », op.cit., pp. 2-3.

155 Idem.

Cette transition a entraîné une approche intégrée de la sécurité maritime, fondée sur :

- La prévention des risques multiformes (pollution, crime organisé, conflits de souveraineté, terrorisme) ;
- La coopération régionale et internationale (entre États du pavillon, du port et côtiers) ;
- L'articulation des régimes juridiques classiques avec les exigences nouvelles de sûreté.

Alors à un déplacement d'une sécurité de la navigation vers une sécurité globale de la mer, où la protection des écosystèmes, des flux économiques, des infrastructures et des personnes est traitée de manière holistique. Cette distinction alimente la réorganisation des priorités maritimes : il ne s'agit plus seulement de répondre aux dangers identifiés, mais aussi d'anticiper l'émergence de risques hybrides.

Ce mouvement traduit une réponse adaptative à l'évolution des menaces, et consacre l'émergence d'un régime normatif plus fluide, intégrant les enjeux techniques, environnementaux, géopolitiques et sécuritaires.

3.3. Nouveau concept de la Sécuritisation

Développé notamment par l'École de Copenhague, le concept de sécuritisation rentre dans le champ des études critiques de la sécurité (constructivisme). La sécuritisation est un processus discursif par lequel un acteur autorisé (gouvernement, organisation internationale, etc.) désigne une situation comme une menace existentielle, justifiant des mesures exceptionnelles pour y faire face.

Ce concept constitue un cadre d'analyse pertinent pour appréhender les dynamiques à l'œuvre dans les politiques de sécurité maritime. Il met en lumière les processus politiques et discursifs par lesquels certaines menaces sont mises à l'agenda prioritaire, tandis que d'autres reçoivent une attention moindre. Cette approche éclaire également la manière dont les choix sécuritaires influencent la formulation des réponses institutionnelles.

Il convient néanmoins d'envisager avec discernement les implications de ces dynamiques, notamment en ce qui concerne le risque d'une militarisation accrue

des espaces maritimes, qui pourrait parfois occulter d'autres priorités telles que la coopération internationale, la promotion du développement durable et la prise en compte des dimensions de sécurité humaine.

Dans son article « Guerre et États forts, paix et États faibles ? » (International Organization, 2003), Michael Desch, dans la lignée de Weber, Hintze et Tilly, avance que la guerre et les menaces extérieures sont les principaux catalyseurs de la formation d'États forts : la compétition internationale incite à bâtir des bureaucraties efficaces, une fiscalité robuste et des armées performantes, tout en renforçant la cohésion nationale face à un ennemi commun. Ce cadre analytique permet d'interroger les menaces retenues, leurs justifications et les objets à protéger : la piraterie, par exemple, est sécurisée au nom de la liberté de navigation et du commerce global, tandis que la pêche illégale l'est au nom de la sécurité alimentaire et du développement local, avec des réponses généralement d'ordre militaire ou répressif.

Elle favorise également la cohésion nationale (patriotisme, atténuation des divisions) face à un ennemi commun – illustré par la maxime : « Quand le loup est à la porte, les querelles internes s'effacent »¹⁵⁶.

3.4. Sûreté maritimes face aux Menaces « transverses »

C'est le cas aussi des menaces, dites « transverses », elles sont en fait des menaces anciennes qui se sont transformées et devenues plus visibles, en trouvant de nouveaux moyens pour s'exprimer. Elles dépassent le cadre national étroit, et nécessitent des réponses internationales, du moins régionales. Ces menaces peuvent être à la fois asymétriques, par le rapport des forces entre les protagonistes, et transverses par l'étendue géographique qui déborde le cadre strictement national.

L'immigration, souvent perçue comme une menace transverse dans les pays développés, illustre les paradoxes de la mondialisation qui, tout en abolissant des frontières pour les capitaux, les biens et la culture, en érige de nouvelles face aux flux humains. Comme le rappelait Alfred Sauvy, « ou bien les richesses iront là où sont les hommes, ou bien ce seront les hommes qui iront là où sont les richesses ». À partir de la crise économique de 1974 et de la montée du chômage, les États riches sont passés du besoin de main-d'œuvre à une logique de restriction, renforcée dès les années 1980 par des préoccupations sécuritaires

156 Michael C. DESCH : War and strong states, peace and weak states ?, publié en ligne par Cambridge University Press, 22 May 2009, [cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/war-and-strong-states-peace-and-weak-states/0D1E048232FF900F8F0C0B1410BB95D8](https://www.cambridge.org/core/journals/international-organization/article/abs/war-and-strong-states-peace-and-weak-states/0D1E048232FF900F8F0C0B1410BB95D8), consulté le 05 juin 2025.

liées à l'immigration irrégulière, au terrorisme et à la stabilité institutionnelle. Ce glissement a conduit à une criminalisation croissante de l'immigration, aujourd'hui gérée selon des logiques proches de celles des « conflits de basse intensité », traduisant une représentation déformée de la réalité migratoire¹⁵⁷.

Il est certain que l'internationalisation des activités illicites constitue une caractéristique majeure de ces organisations dites clandestines. La lutte contre le crime organisé s'inscrit dans une mission de défense nationale, même si elle n'est pas totalement militaire. Une évidence quand on sait que ce fléau contribue à une déstabilisation de la sécurité intérieure et internationale, par les phénomènes sanitaires, sociaux et financiers qu'il crée. En plus, ce fléau alimente le trafic d'armes, le terrorisme¹⁵⁸ et la corruption¹⁵⁹.

157 Cf. la recherche de Monica den Boer sur cette stratégie oscillatoire : "Police Knowledge and Ethnicity", thème d'une communication présentée à la table ronde sur le savoir policier en Europe, Université de Florence, 18 mai 1996, pp. 92-111 ; "The Quest for European policing : rhetoric and justification in a disorderly debate" in M. Anderson (ed.), "Policing Across National Boundaries", London, Pinter, 1994, pp. 174-196.

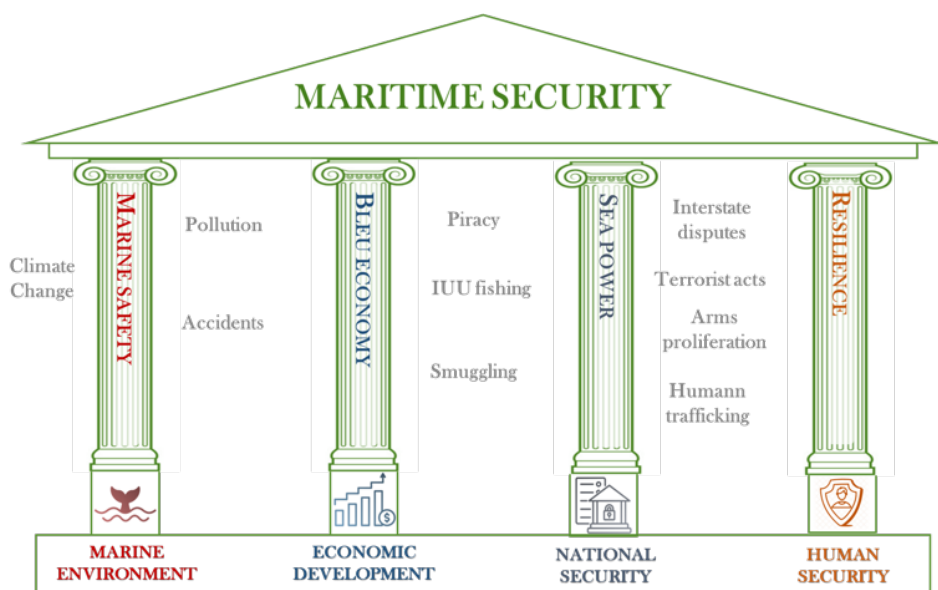
158 Cf. le Magazine de la Marine française "Cols Bleus" N° 2616 du 11 mai 2002, p. 29.

159 Voir article d'André BOSSARD intitulé « Crime organisé, entreprise et corruption », dans "Les petites Affiches" du 20 mars 1996, n° 35, cité par Thierry CRETIN « Mafias du monde : Organisations criminelles transnationales. Actualités et perspectives », Editions PUF (2^{ème} édition), Collection " Criminalité Internationale", Paris 1997, p. 166.

4. Les Piliers de la Sécurité maritime contemporaine :

Ancrée dans l'héritage du droit de la mer et nourrie par les renouvellements des sciences sociales et des exigences stratégiques, la sécurité maritime contemporaine s'impose comme un cadre intégrateur : quatre piliers interconnectés — protection de l'environnement, puissance navale, économie bleue et résilience liée à la nouvelle sécurité humaine. Cette articulation permet de cartographier les interdépendances et autour desquelles gravitent la plupart des crimes dits maritimes (Blue crimes), en cohérence avec un agenda de sécurité élargi.

Figure 7 : L'Architecture intégrée de la Sécurité maritime contemporaine



Conception de l'auteur, s'inspirant C. Bueger "Maritime Security Matrix" (2015)¹⁶⁰

¹⁶⁰ Christian Bueger « What is Maritime Security? », op. cit. p. 161

4.1. Protéger l'écosystème marin : Actes fondateurs de la Sécurité Maritime

Les océans, véritables poumons bleus de la Terre, sont aujourd'hui au cœur des enjeux écologiques et géopolitiques du XXI^e siècle. Leur santé est menacée par une combinaison de facteurs anthropiques¹⁶¹ et naturelles qui exigent des réponses globales, coordonnées et des prises de consciences fondées sur la science.

Les enjeux environnementaux et climatiques confèrent à l'océan une portée politique sans précédent. Véritable régulateur global, il absorbe près d'un quart des émissions anthropiques de CO₂ et plus de 90 % de l'excédent de chaleur lié à l'effet de serre, au prix d'une acidification, d'une désoxygénation et d'un réchauffement accélérés. Ces évolutions entraînent des perturbations écologiques majeures : blanchissement récurrent des récifs coralliens, recul massif des mangroves -- qui ont perdu plus de 30 % de leur surface depuis le milieu du XX^e siècle --, et affaiblissement des services écosystémiques essentiels tels que la reproduction halieutique et la séquestration du carbone.

Dans pareilles circonstances, la montée du niveau marin accroît les risques de submersion et d'érosion côtière, tandis que l'intensification des cyclones accentue la vulnérabilité des sociétés littorales.

En effet, la prise en compte de la dimension environnementale a été à la base du besoin de la sécurité spécialement dédiée à la mer, avant que d'autres volets ne s'en mêlent. Entretemps, ce domaine a connu une évolution majeure, au fur et à mesure que les catastrophes se succèdent. Ces catastrophes sont inhérents à des événements et phénomènes majeurs, intimement liés :

- A la protection des vies en mer donnant lieu à la célèbre Convention SOLAS, depuis la naufrage du Titanic en 1912, pour la protection de l'élément humain face aux dangers de la mer ;
- Et à la protection des écosystèmes marins contre les pressions anthropiques. D'abord focalisée sur les pollutions aux hydrocarbures, la protection de l'environnement marin s'est renforcée avec l'essor des activités en mer et des risques systémiques, ouvrant la voie à une prise de conscience plus large des aléas et à des stratégies d'atténuation appropriées.

¹⁶¹ Tous les phénomènes qui peuvent être conséquents de la présence ou de l'action de l'être humain.

Force est de constater que les océans abritent 80 % de la biodiversité mondiale et génèrent plus de la moitié de l'oxygène que nous respirons. Les océans jouent également un rôle fondamental dans la sécurité alimentaire : le poisson représente la principale source de protéines pour plus de 800 millions de personnes dans le monde. Pourtant, cette « mer nourricière » subit des pressions alarmantes : 75 % des stocks halieutiques sont affectés par la surpêche ; à peine 2,8 % de la surface océanique mondiale est réellement protégée, tandis que l'acidification des eaux et les pollutions plastique et chimique accélèrent la dégradation des milieux marins. Selon les projections de l'ONU, plus de la moitié des espèces marines pourraient disparaître d'ici 2100. Face à ce constat alarmant, la militante écologiste Maud Fontenoy insiste sur l'importance d'une gestion prudente et durable de cette ressource vitale¹⁶². C'est là un enjeu crucial pour la protection de cet environnement fragilisé par l'inconscience humaine.

4.1.1. Des menaces écologiques complexes et interconnectées

En effet, les océans subissent diverses menaces, à la fois apparentes et cachées. Parmi elles, la pollution plastique constitue une urgence majeure : plus de 8 millions de tonnes de déchets plastiques y sont déversées chaque année, menaçant gravement la faune marine¹⁶³. À cela s'ajoute la pollution chimique, provenant des engrais, pesticides et rejets industriels, qui provoque l'eutrophisation¹⁶⁴ des zones côtières et la contamination de la chaîne alimentaire¹⁶⁵. Le changement climatique aggrave encore la situation : l'absorption massive du CO₂ atmosphérique entraîne une acidification des eaux, altérant la croissance des coraux et la reproduction de nombreuses espèces¹⁶⁶.

De surcroît, la surpêche, exacerbée par des pratiques industrielles destructrices comme le chalutage de fond, met en péril l'équilibre écologique des mers. Selon la FAO, près de 34 % des stocks mondiaux sont surexploités¹⁶⁷. S'y ajoutent d'autres formes d'agressions anthropiques : marées noires, dégazages illégaux, urbanisation côtière ou encore espèces invasives introduites par les eaux de

162 Maud FONTENOY : « L'océan, source de la vie. Protégeons notre mer nourricière », L'observatoire Eds., publié le 21 mai 2025.

163 J. R. JAMBECK, et al. Plastic waste inputs from land into the ocean. *Science*, Vol 347, Issue 6223, 13 Feb 2015, pp. 768–771, lien <https://www.science.org/doi/10.1126/science.1260352>, consulté le 14 juin 2025.

164 C'est une réponse de l'écosystème aquatique suite à un apport excessif de nutriments, essentiellement en azote et phosphore. Stimulées par cet apport de « fertilisants », l'eutrophisation diminue les niveaux d'oxygène dans les eaux côtières, par l'augmentation des proliférations d'algues nuisibles et la détérioration de la qualité de l'eau.

165 UNEP(UN Environnement Programme). *Marine Litter and Microplastics: Global Lessons and Research to Inspire Action and Guide Policy Change*, 01 octobre 2016, lien <https://www.unep.org/resources/publication/marine-plastic-debris-and-microplastics-global-lessons-and-research-inspire>, consulté le 14 juin 2025.

166 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). *Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate*. WMO, UNEP, 2019, lien <https://www.ipcc.ch/srocc/>, consulté le 15.06.2025

La cryosphere est la partie de la Terre où l'eau se trouve sous forme solide, principalement sous la forme de glace

167 FAO. *The State of World Fisheries and Aquaculture*. Rome: FAO, 2022, <https://doi.org/10.4060/cc0461en>.

ballast¹⁶⁸. Ces pressions conjuguées fragilisent des écosystèmes déjà vulnérables comme les mangroves, les herbiers marins ou les récifs coralliens, dont plus d'un tiers sont aujourd'hui dégradés¹⁶⁹.

Par ailleurs, le transport maritime, qui innervé les flux commerciaux à travers le monde, génère environ 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre et exerce des pressions croissantes sur la biodiversité marine. Heureusement qu'il amorce sa transition vers la neutralité carbone en ligne avec les objectifs de l'Accord de Paris. Cette mutation repose sur plusieurs leviers majeurs : amélioration de l'efficacité énergétique, adoption de carburants alternatifs à faible impact environnemental, et réduction globale de l'empreinte écologique tout au long du cycle de vie des navires. Elle requiert à la fois des investissements massifs et la mise en place de cadres réglementaires à différentes échelles. Parallèlement, les ports et infrastructures côtières doivent évoluer de manière cohérente, en intégrant des innovations technologiques telles que l'électrification, tout en conciliant performance économique et résilience climatique. Dans cette dynamique, les autorités portuaires jouent un rôle central en pilotant la transformation logistique et en favorisant l'émergence de modèles maritimes durables.

De même qu'aux approches des littoraux, les impacts de l'élévation du niveau de la mer sont irréversibles sur la sécurité humaine et économique.

L'élévation du niveau de la mer engendre des impacts durables et souvent irréversibles sur les zones côtières. Elle compromet l'accès aux ressources essentielles (eau, alimentation, santé) via submersions, inondations et salinisation des sols ; provoque des déplacements de populations et des tensions sociales ; dégrade les infrastructures et les chaînes logistiques ; et sape les activités économiques clés comme le tourisme, la pêche et l'agriculture en raison de l'érosion côtière et de l'effondrement des écosystèmes. Ces effets menacent directement la réalisation des Objectifs de Développement Durable (ODD), soulignant l'urgence d'une réponse intégrée mêlant adaptation stratégique, coopération internationale et financements dédiés

Cette crise maritime constitue une menace existentielle pour les États vulnérables, érodant leur résilience socio-économique et leur stabilité politique.

168 J. L. MOLNAR, et al. Assessing the global threat of invasive species to marine biodiversity. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 6(9), 2008, pp. 485–492.

169 GCRMN. Status of Coral Reefs of the World. Global Coral Reef Monitoring Network, 05 octobre 2021, <https://www.unep.org/resources/status-coral-reefs-world-2020>, consulté le 14 juin 2025.

Elle nécessite une réponse intégrée combinant adaptation infrastructurelle, coopération transfrontalière sur les ressources, et mécanismes de financement dédiés à la sécurisation des espaces côtiers¹⁷⁰.

4.1.1.1. Leurre écologique : entre ambitions géopolitiques et ressources stratégiques

La haute mer, couvrant près de la moitié de la surface terrestre, joue un rôle fondamental dans la régulation des équilibres planétaires. Pourtant, cet espace maritime situé au-delà des juridictions nationales a longtemps échappé à une véritable protection environnementale, en raison de l'absence d'un cadre juridique unifié et contraignant.

Si la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982) a posé les bases du droit de la mer moderne, elle n'a pas permis à elle seule de répondre aux enjeux croissants liés à la conservation de la biodiversité marine. Ce vide juridique a conduit à l'adoption, en 2023, du traité international sur la biodiversité marine au-delà des juridictions nationales, dit « BBNJ », qui structure l'action internationale autour de trois piliers essentiels : la désignation d'aires marines protégées, le partage équitable des ressources génétiques marines, et la mise en œuvre d'évaluations d'impact environnemental. On ne saurait éluder que le Traité BBNJ, demeure à ce jour dans une impasse juridique.

Bien qu'il représente une avancée majeure sur le plan diplomatique, sa mise en œuvre reste suspendue : les 60 ratifications nécessaires à son entrée en vigueur n'ont pas été atteintes à la fin juin 2025. Les blocages politiques (refus de la Russie et de la Chine) freinent son adoption.

En outre, les dispositifs de contrôle, de traçabilité et de sanctions demeurent très insuffisants pour lutter contre la pêche illégale et la pollution plastique. À cela s'ajoute l'action des lobbies pétroliers, qui freinent activement la diminution des dérivés plastiques et les transitions énergétiques. Cette inertie collective illustre crûment les limites de l'ambition internationale en matière de gouvernance des océans. Le cas des États-Unis en est une parfaite illustration : bien que dotés du plus vaste domaine maritime mondial, ils n'ont pas jugé nécessaire d'envoyer une délégation officielle aux négociations de l'UNOC3 (Nice, juin 2025) – rééditant ainsi leur posture habituelle lors des négociations climatiques.

170 Assemblée Générale de l'ONU : « Les océans et le droit de la mer », Rapport du Secrétaire général A/75/70 du 16/03/2020, pp. 4-9/22

Fin avril 2025, le président D. Trump a ravivé les inquiétudes en annonçant unilatéralement l'ouverture de l'exploitation minière en haute mer dans la zone Clarion-Clipperton (Pacifique), hors de toute juridiction nationale¹⁷¹. Cette décision, considérée comme un acte de rupture, a suscité de vives inquiétudes au sein de la communauté internationale.

Face à cet unilatéralisme, le président français a proposé à Nice (2025) une réponse, c'est le multilatéralisme. Il a appelé à un moratoire sur l'exploitation minière des abysses en réaction aux projets unilatéraux de l'administration Trump dans le Pacifique. « Les abysses ne sont pas à vendre, et pas plus que le Groenland n'est à vendre, pas plus que l'Antarctique ou la haute mer ne sont à vendre »¹⁷², a lancé le président français. Soutenu par 36 États et Antonio Costa (Conseil européen), qui qualifia la mesure d'«essentielle», cet appel fut renforcé par Antonio Guterres, Secrétaire général de l'ONU, dénonçant un scénario de «Far West» océanique. Derrière l'affichage écologique, la manœuvre française poursuivait un objectif géopolitique : contenir l'influence américaine dans la course aux métaux critiques (nickel, cobalt) et réaffirmer le rôle central des instances onusiennes, dont l'Autorité internationale des fonds marins (AIFM) – non reconnue par Washington¹⁷³.

En instrumentalisant l'urgence environnementale pour isoler Washington, les puissances moyennes dévoilent une *realpolitik* où la protection des 250 milliards de tonnes de nodules polymétalliques du Pacifique prime sur la cohérence écologique – illustrant que le «multilatéralisme» reste un champ de bataille pour le contrôle stratégique des ressources. Ce qui démontre aussi que démontre que la diplomatie bleue et les enjeux de la transition énergétiques restent des instruments d'influence.

4.1.2. La protection des écosystèmes au Maroc : État des lieux et perspectives

Le Maroc a placé la protection des écosystèmes marins fragiles au cœur de sa Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD), intégrant désormais la durabilité dans toutes ses politiques. Cette volonté s'est traduite par l'adoption

171 FRANCE 24 : « Donald Trump cherche à ouvrir l'extraction minière sous-marine en eaux internationales », 25/04/2025, en ligne Donald Trump cherche à ouvrir l'extraction minière sous-marine en eaux internationales, consulté le 15 juin 2025.

172 Le Monde avec AFP : « UNOC : en ouverture, Emmanuel Macron appelle à la « mobilisation » pour sauver des océans « en ébullition » », en ligne https://www.lemonde.fr/planete/article/2025/06/09/emmanuel-macron-appelle-a-la-mobilisation-pour-sauver-des-océans-en-ebullition-en-ouverture-de-la-conference-des-nations-unies-sur-l-ocean_6611691_3244.html, le 09 juin 2025.

173 Midi Libre + AFP « Traité sur la haute mer, discours d'Emmanuel Macron... ce qu'il faut retenir de la première journée du sommet des océans de l'ONU à Nice » <https://www.midilibre.fr/2025/06/09/traite-sur-la-haute-mer-discours-demmanuel-macron-ce-quit-faut-retenir-de-la-premiere-journee-du-sommet-des-océans-de-lonu-a-nice-12750911.php>, 09.6.25, consulté 10.6.25.

d'une loi sur le littoral, alignée sur les engagements internationaux (Protocole GIZC de la Convention de Barcelone¹⁷⁴), qui impose une gestion intégrée des zones côtières. Selon les responsables marocains, le Plan «Littoral sans plastique» a produit des résultats tangibles : la qualité des eaux de baignade est passée de 88% (2021) à 93% de conformité (2024), et les déchets collectés sur les plages ont diminué de 21%. Ces progrès sont renforcés par le Plan National d'Urgence contre les pollutions marines accidentelles¹⁷⁵.

Le Maroc s'est engagé dans les négociations internationales portant sur la gouvernance des océans, notamment au sein du Groupe africain. La signature du traité BBNJ le 21 septembre 2023 illustre cette dynamique. Toutefois ce front uni révèle des contradictions structurelles. Si le traité BBNJ avance (uniquement 50 pays l'ont ratifié sur 60 requises), l'absence des États-Unis et de la Chine limite sa portée réelle. Ce positionnement lui a permis d'influencer les discussions pour que soit inscrite la notion de «patrimoine commun de l'humanité», un principe essentiel pour les pays du Sud, dans l'objectif de préserver les intérêts des nations en développement face aux grandes puissances scientifiques et économiques. Par cette démarche, le Maroc cherche non seulement à défendre des principes de justice et d'équité environnementale, mais aussi à affirmer son rôle de porte-voix de l'Afrique sur la scène diplomatique mondiale. La ratification attendue du traité BBNJ par le Maroc – partenaire clé de la diplomatie océanique africaine – contribuerait significativement à renforcer la gouvernance multilatérale.

Celle-ci gagnera en efficacité par :

- La prévention des activités non encadrées ;
- La mobilisation de fonds dédiés à la transition écologique.

Ces conditions sont essentielles à l'effectivité du régime BBNJ.

Par ailleurs et pour mieux sauvegarder les écosystèmes, un effort est attendu sur les aires marines protégées (AMP). Ces zones sont définies par leur importance écologique. Elles sont placées sous régimes de protection visant à limiter ou encadrer les activités humaines susceptibles de porter atteinte à leurs écosys-

174 Le protocole sur la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) en Méditerranée, a été signé en 2008 pour une mise en œuvre prévue dès 2010. Il a suscité de nombreuses interrogations sur ses implications juridiques, politiques et de gestion. Le projet ProtoGIZC a été lancé pour analyser ces enjeux dans des contextes nationaux variés, en évaluant l'impact du protocole sur les législations côtières et en examinant son potentiel à améliorer l'intégration des systèmes de gestion des littoraux à l'échelle régionale. Cf. lien https://www.sciencespo.fr/chaire-madp/sites/sciencespo.fr.chaire-madp/files/327_texte_protocole_GIZC.pdf, 2009. Le Maroc l'a signé le 21/01/2008, l'a ratifié le 21/09/2012, est entré en vigueur le 21/10/2012.

175 Le Matin : « Le Maroc a mis en place huit aires marines protégées (Benali) », le 09 mai 2025, en ligne.

tèmes. Lorsqu'elles sont efficacement gérées, dotées de ressources humaines, financières et institutionnelles adéquates, les AMP se révèlent particulièrement performantes dans la conservation de l'environnement marin. Elles permettent non seulement de sauvegarder la diversité biologique, mais aussi de restaurer des espèces, habitats et communautés en déclin, tout en renforçant la résilience naturelle face aux pressions anthropiques. A l'échelon mondial l'ambition affichée est de dépasser les 10 % de la surface des mers, contre actuellement 8,4 % mais encore loin de l'objectif de 30 % en 2030.

La participation du Royaume à cette stratégie régionale part du principe que la haute mer et les zones côtières du Maroc abritent une biodiversité riche, mais menacée. C'est dans ce contexte que le Rabat a élaboré un réseau d'Aires Marines Protégées (AMP), en cohérence avec ses engagements internationaux – notamment la Convention sur la diversité Biologique (CD B, 1992¹⁷⁶), la Convention de Ramsar¹⁷⁷ 1980 et les objectifs de conservation régionaux (MedPAN¹⁷⁸, SPA/BD¹⁷⁹).

Depuis 2004, le Maroc a désigné huit aires marines protégées (AMP) sur ses façades méditerranéenne et atlantique — dont le Parc national d'Al Hoceima (19 600 ha marins, 2004) et le Parc national de Souss Massa (33 800 ha incluant des zones Ramsar) —, complétées par des sites Ramsar à vocation marine (Cap des Trois Fourches, embouchure de la Moulouya, 2005). Les autorités visent 10 % d'aire maritime protégée d'ici 2030, objectif censé accroître la biomasse halieutique de 500 % et stabiliser le secteur de la pêche, avec une extension en préparation (neuf nouveaux sites identifiés, dont Cap Spartel et la lagune de Smir). Ce déploiement s'appuie sur un cadre juridique unifié (post-2007) confiant la désignation, la gestion et l'évaluation des AMP au ministère de la Pêche maritime, au HCEFLCD et à l'INRH, tandis que la coordination institutionnelle est renforcée depuis 2017 par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche¹⁸⁰. La gouvernance est soutenue par des partenariats techniques (WWF, UICN Méditerranée, MedPAN) et se traduit par deux projets emblématiques illustrant les priorités actuelles.

176 La Convention sur la Diversité Biologique est un traité international adopté lors du sommet de la Terre à Rio de Janeiro en 1992.

177 Convention de Ramsar (Iran, mer Caspienne) est un traité international de protection des zones humides, pour les oiseaux d'eau, adoptée 2/2/1971, en vigueur 21/12/75.

178 MedPAN : « Stratégie MedPAN pour 2019-2023 et au-delà », MAVA, UNEP/MPA, AFB, en ligne https://medpan.org/sites/default/files/media/downloads/medpan-strategy_fr-1.pdf, consulté le 17 juin 2025.

179 Aires Marines Spécialement Protégées et la Diversité Biologique. La dix-septième réunion des Points focaux pour les Aires spécialement protégées et la diversité biologique (SPA/BD), s'est tenue à Istanbul du 20 au 22 mai 2025, Cf <https://spa-rac.org/fr/article/267/dix-septieme-reunion-points-focaux-spa-bd-biodiversite-mediterranee>.

180 Rôles de l'INRH, HCEFLCD, etc.

La gouvernance des AMP marocaines repose sur une coordination institutionnelle renforcée depuis 2017 par le ministère de l'Agriculture et de la Pêche, assurant l'articulation des AMP avec les enjeux halieutiques. Des partenariats techniques avec des ONG (WWF¹⁸¹, UICN¹⁸² Méditerranée, MedPAN) structurent l'expertise scientifique et consultative. Deux projets emblématiques illustrent les priorités actuelles :

- L'AMP côtière de Boujdour (1 000 km²), renforçant la protection de la façade atlantique ;
- Le Réseau national d'AMP-Pêche, destiné à concilier préservation des ressources et soutien aux communautés littorales. Cependant, ces avancées font face à des défis critiques : fragmentation des compétences, financements limités, et nécessité d'intégrer pleinement les acteurs locaux dans la gestion. L'efficacité à long terme dépendra de la capacité à transformer le cadre législatif en actions coordonnées sur le terrain, notamment face aux pressions climatiques et anthropiques croissantes.

Le Maroc accélère sa stratégie durable : homologation de cinq AMP classées parcs naturels (loi 22-07) et mise en place de schémas régionaux du littoral sur 20 ans (loi 81-12). Atouts : cadre législatif renforcé, meilleure coordination et partenariats ; défis : moyens limités, dépendance à l'initiative citoyenne, acceptation par les pêcheurs, pression touristique et climatique. Priorité désormais : opérationnaliser les engagements et ancrer les AMP dans une démarche continue, scientifique, de gouvernance robuste et de participation communautaire¹⁸³.

Face à ces défis, la communauté internationale met progressivement en place des mécanismes de régulation. La surveillance maritime permet d'identifier les comportements à risque, tels que la pêche illégale dans des zones protégées. Cette surveillance requiert non seulement le respect de normes juridiques mais aussi des moyens coercitifs et dissuasifs.

181 Le Fonds mondial pour la nature, connu en anglais sous le nom de World Wide Fund for Nature (anciennement World Wildlife Fund jusqu'en 1986), est une organisation non gouvernementale internationale (ONGI) fondée en 1961. Elle est engagée dans la protection de l'environnement et la promotion du développement durable.

182 L'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature) travaille pour faire progresser le développement durable et créer un monde juste qui valorise et conserve la nature. Cf. <https://iucn.org/fr/propos-de-luicn>.

183 Amine BOUWAFOUD : « Le Maroc renforce son réseau d'aires marines protégées », MEDIA24, en ligne <https://medias24.com/2025/03/02/relu-m-b-le-maroc-renforce-son-reseau-daires-marines-protgees/>, le 02 mars 2025, consulté le 17 juin 2025.

4.2. Le Seapower : le Bras fort de la sécurité maritime

Le système de puissance est destiné à protéger les valeurs et à les imposer à travers les normes. Si l'on devait postuler que la sécurité, constitue le fondement premier de la puissance¹⁸⁴, comment alors définir la Puissance ?

La puissance d'un État, définie par sa capacité à influencer les autres tout en préservant sa propre souveraineté, repose sur des facteurs fondamentaux : territoire, démographie, cohésion nationale, dynamisme économique, innovation technologique et supériorité militaire.

4.2.1. Soubassement historique de la Puissance

De Thucydide (puissance comme moteur des rapports de force) à Ratzel (an-crage territorial), la réflexion converge vers la mer avec Mahan : « Alfred Mahan en propose la version maritime : la puissance navale devient clé de l'hégémonie, éclairant la "destinée manifeste" américaine — faire de la maîtrise des mers l'instrument et le signe d'un leadership mondial¹⁸⁵. Les États-Unis actualisent cette logique en combinant supériorité navale, économique et technologique, la mer étant à la fois source, enjeu et théâtre de la puissance.

La puissance, notion centrale de la géopolitique, désigne la capacité d'un acteur à faire prévaloir sa volonté sur autrui (Raymond Aron)¹⁸⁶ ; elle s'inscrit dans un processus dynamique mêlant intérêts, objectifs, domination et influence. Cette lecture voit les relations internationales comme une lutte anarchique et permanente entre États, mus par la peur, la rivalité et la survie, où la puissance est à la fois instrument de sécurité et levier de prééminence.

A notre époque, l'école de pensée réaliste a pris comme paradigme de base que les États sont dans une « lutte éternelle anarchique pour garantir leur propre sécurité »¹⁸⁷, par la crainte de la suprématie d'une cité dominante face un nouveau challenger (Peer Competitor)¹⁸⁸.

184 Pierre BUHLER « Géopolitique. Fondamentaux, invariants et évolutions de la puissance », Diploweb.com : la revue géopolitique, publié le 26 janvier 2020.

185 Alain LITZELLMANN : « La puissance et la mer », dans Revue Questions Internationales, de la documentation française, n° 14, juillet-Août 2005, disponible sur <http://alain.litzellmann.free.fr/images/Puissance%20et%20mer.pdf>

186 Raymond ARON, « Paix et guerre entre les nations », Calmann-Lévy, 1962, pp.16-17.

187 FRANKEL, Benjamin, *Roots of Realism*, 1996, P.IX, cité par Mathieu GONZALEZ « L'influence de Thucydide dans les théories des relations internationales après 1945 », https://antheia.hypotheses.org/files/2018/03/presentation_Mt-GONZALEZ_Anth%C3%A9ia.pdf, consulté le 21 mars 2020.

188 Barthélémy COURMONT, Valérie NIQUET et Bastien NIVET (chercheurs à l'IRIS) : « Quelle évolution de la notion de puissance et de ses modes d'action à l'horizon 2030, appliquée aux États-Unis, à l'Europe et à la Chine ? », Etude réalisée pour le compte de la Délégation aux Affaires Stratégiques, accessible à travers lien, https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2014/11/2004_puissance.pdf, consulté le 08/02/2020.

En s'inspirant de Raymond Aron, Serge Sur définira : « **la puissance comme une capacité** :

- Capacité de faire ;
- Capacité de faire faire ;
- Capacité d'empêcher de faire ;
- Capacité de refuser de faire. »¹⁸⁹

Les puissances dominantes perpétuent une vision dynamique de l'ordre mondial, dépassant le réalisme classique axé sur la conflictualité humaine pour adopter une grille néo-réaliste centrée sur les contraintes systémiques, notamment la distribution structurelle du pouvoir¹⁹⁰.

La puissance maritime ne se limite pas à la force militaire navale : elle repose aussi sur la maîtrise des voies maritimes et du commerce international. Déjà au XVII^e siècle, le cardinal de Richelieu affirmait dans son Testament politique que le commerce maritime constituait un pilier essentiel de la puissance de l'État, au même titre que la force navale. Observant la prospérité des Hollandais et des Anglais, il soulignait que la maîtrise des mers, la protection des routes commerciales et le développement d'une flotte marchande robuste étaient indissociables de l'influence politique et stratégique d'un pays. Pour Richelieu, sécuriser les côtes, protéger les navires contre les corsaires et encourager la construction navale constituaient autant d'outils permettant de renforcer la souveraineté et de dissuader les adversaires, tout en stimulant l'économie nationale¹⁹¹.

Exposée dans son œuvre majeure de 1890, *L'Influence de la puissance maritime sur l'Histoire*¹⁹²), la théorie de la puissance maritime (Seapower), formulée par l'amiral Alfred T. Mahan (1840-1914) conserve encore une pertinence remarquable. Quoique critiquée, pour sa non-applicabilité dans tous les cas actuels, elle est loin d'être une simple relique historiographique. Son cadre d'analyse demeure un outil conceptuel opérant pour décrypter les enjeux géostratégiques contemporains. Les facteurs constitutifs qu'il identifia — à savoir la position géographique, la structure économique et financière, la capacité industrielle, la volonté politique et l'outil militaire — n'ont pas fondamentalement varié dans

189 Serge SUR, *Relations internationales*, Paris, 2000, éd. Montchrestien, p. 229

190 John J. Mearsheimer, *The Tragedy of Great Power Politics*, Norton & Company/libri, mai 2016

191 Armand Jean du Plessis de Richelieu : « La puissance par le commerce et par la force maritime », Dans *Constructif* 2021/1 (N° 58), pp. 6-8

192 Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*, Boston: Little, Brown and Company, 1890.

leur nature. Ils restent immuables comme les piliers intangibles sur lesquels se construit et se mesure la domination des océans. Mahan démontrait que la maîtrise des mers dépend du contrôle des voies commerciales (SLOCs¹⁹³), ces artères vitales qu'il comparait au sang d'une nation et qu'il faut défendre à tout prix.

La sécurité maritime est aussi l'histoire d'une compétition continue pour le contrôle des mers à des fins politiques, économiques et militaires. De la Renaissance à l'époque contemporaine, les grandes puissances ont toujours cherché à dominer les routes maritimes et à sécuriser leurs voies d'approvisionnement. Du 15^e au 20^e siècle, les empires coloniaux ont fondé leur expansion sur la supériorité navale (Espagne, Grande-Bretagne, France, puis États-Unis). La Première et la Seconde Guerre mondiale ont confirmé l'importance stratégique des mers, tout comme la guerre froide, avec la course aux sous-marins nucléaires et le quadrillage des océans. Si l'après-guerre froide marque un relatif repli des ambitions navales classiques, le début du 21^e siècle voit un retour affirmé des logiques géopolitiques maritimes : développement des marines militaires émergentes (notamment chinoise), rivalités sur les mers, projection de puissance dans les océans arctique et Indien.

Initialement formulé par Alfred Mahan dans le cadre des doctrines navales des grandes puissances, le concept de seapower a progressivement été reconfiguré pour répondre aux exigences élargies de la sécurité maritime contemporaine, intégrant désormais des enjeux liés à la criminalité maritime, à la protection de l'environnement et à la sécurité économique des États¹⁹⁴. Le Sea Power reste toutefois présent dans l'esprit des stratégestes maritimistes actuels.

Il repose sur un triptyque structurant :

- L'infrastructure fixe (bases stratégiques, verrous maritimes),
- La projection dynamique (disposer d'une marine qui flotte, omniprésente et capable de se transporter rapidement vers les points d'intérêt stratégiques),
- La finalité opérationnelle : sécuriser le commerce mondial tout en asphyxiant économiquement les ennemis par le blocus naval.

Composite, le générique Seapower (puissance maritime), s'est élargi : il couvre l'accès aux mers et aux ressources, la sécurisation des détroits et corridors de

193 Sea Lines of Communications

194 Democratic .(2025) « التنظير الجيوبوليتيكي للقوة في العلاقات الدولية » (Salim JEDDAY & Mohamed BOUCHKYOUA (Collectif S/dir 194 Ce document couvre plusieurs axes liés .2025 ,Arab Center for Strategic, political & Economic Studies, Berlin- Germany aux approches géopolitiques traditionnelles et contemporaines, à la crise du paradigme géopolitique, et à l'impact des 103439=nouvelles technologies., téléchargeable à travers le lien : <https://democraticac.de/?p>

passages obligés, la capacité industrielle duale navale, et la présence globale par des bases ou des infrastructures portuaires¹⁹⁵. Dans un monde où l'espace maritime reste partiellement hors de contrôle étatique, la mer demeure un terrain de confrontation, d'innovation et d'opportunité stratégique – un nouvel eldorado dont la conquête est loin d'être achevée¹⁹⁶.

C'est pour cette raison que la puissance fait souvent référence à l'action militaire qui est un moyen de maîtrise de la violence par l'usage légal et légitime de la force (dans le sens de Max Weber du terme).

Cette action est communément connue sous le générique (hard power). On ne saurait imaginer la puissance sans la force. Et c'est la stratégie, ce catalyseur qui transforme la force en puissance. La stratégie repose de la sorte sur l'utilisation (stratégie d'action) ou sur la menace d'utilisation (stratégie de dissuasion) de la force. La puissance est la force en acte, conclura le géopolitologue Pascal BONIFACE¹⁹⁷.

Pour mieux saisir la corrélation entre la théorie de la puissance Maritime/navale (Seapower) avec la stratégie maritime qui en découle, il importe d'en préciser les contours. La stratégie maritime est définie par J.S. Corbett¹⁹⁸ comme l'ensemble des principes régissant un conflit dans lequel la mer joue un rôle significatif. Révélatrice d'une approche britannique centrée sur la suprématie navale, une telle définition demeure imprécise et tend à réduire la stratégie maritime à la seule période de guerre¹⁹⁹. Pour Corbett, la stratégie maritime englobe la stratégie navale, laquelle concerne les mouvements de la flotte, tandis que la stratégie maritime détermine le rôle de cette flotte au sein de l'action militaire globale.

Cependant, cette distinction mérite d'être reconsidérée, les conditions d'exercice de la puissance ayant profondément évolué depuis le début du XXe siècle.

195 Hervé Coutau-Bégarie, *Traité de stratégie*, Economica, 4e éd., 2021, pp. 485-500 ; Yves Lacoste, *Géopolitique de la mer*, Paris, Presses Universitaires de France, 2019, pp. 99-117

196 Jean-Yves Bouffet : « Sur terre comme sur mer, des pays en rivalité », *Revue Conflits*, <https://www.revueconflits.com/terre-mer-pays-rivalite-jean-yves-bouffet/>, 17 novembre 2020, consulté le 23/05/2021

197 Pascal BONIFACE, (S/direction) : « Dictionnaire des relations internationales », édition Hatier, Paris 1996, p. 284.

198 Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, Londres. Longmans, Green and Co, 1911. Notons que l'ouvrage a été encodé par le Projet Gutenberg et est librement accessible à l'adresse : <https://www.gutenberg.org/files/15076/15076-h/15076-h.htm>

Citons également sa traduction française ' Julian S. Corbett, *Principes de stratégie maritime*, Paris, Economica/FEDN, Bibliothèque stratégique, 1993.

199 Joseph HENROTIN : *Les fondements de la stratégie navale au XXIè siècle*, Institut de Stratégie Comparée, ECONOMICA, Paris 2011

D’où la distinction à faire entre :

- **Naval Power** (puissance navale²⁰⁰) : qui désigne la capacité militaire d’une nation à contrôler ou à projeter sa force via ses forces navales (navires, sous-marins, porte-avions, etc.). C’est une composante instrumentale, centrée sur les moyens techniques et opérationnels.
- Et **Sea Power** (puissance maritime²⁰¹) : qui est un Concept plus large, englobant l’influence géopolitique, économique et stratégique d’une nation à travers les mers. Il inclut le contrôle des routes commerciales, les infrastructures portuaires, la diplomatie maritime, et la capacité à façonner l’ordre international. Aujourd’hui, il semble plus juste de concevoir la stratégie maritime comme l’articulation entre objectifs politiques et moyens — terrestres, aériens, maritimes, civils ou militaires — ayant un rapport à la mer, dans une perspective globale, à la fois temporelle et spatiale. Cette conception appelle une analyse approfondie.

Tableau 4 : Imbrication du Seapower avec stratégies Maritimes et navale

Seapower					
Stratégie maritime				Stratégie navale	
Ressources minérales & animales	Navires	Ports	Potentiel Industriel	Bases navales	Bâtiments

Source : J. HENROTIN : Les fondements de la stratégie navale... »²⁰², augmentée par l’auteur

Loin de se limiter à la seule dimension navale, la stratégie maritime s’inscrit de nos jours dans une vision élargie de l’action stratégique liée à la mer. Enracinée dans les principes clausewitziens²⁰³, elle constitue une expression directe de la politique nationale, au même titre que les autres formes de stratégie. Elle ne se réduit pas à la manœuvre des flottes : elle mobilise de manière intégrée des moyens terrestres, aériens, maritimes voire spatiales et cybernétiques, dans une logique de projection et de contrôle des espaces d’intérêt.

200 Exemple : La capacité des États-Unis à déployer des groupes aéronavals en mer de Chine méridionale pour dissuader des revendications territoriales.

201 Exemple : La Pax Britannica (XIX^e siècle), où le Royaume-Uni dominait le commerce mondial et les voies maritimes grâce à sa marine, mais aussi à ses colonies et réseaux économiques.

202 Joseph HENROTIN : Les fondements de la stratégie navale... », op. Cit. p 35

203 Clausewitz n’a jamais parlé de stratégie maritime.

Ainsi, ports civils et militaires, mouillages ou bases navales jouent un rôle central dans l'exercice de la seapower, en tant qu'instruments d'appui logistique, de commandement, mais aussi de dissuasion. Leur localisation dans des zones géostratégiques critiques permet à un État de contrôler les lignes de communication maritimes, de surveiller les flux adverses ou de sécuriser ses propres mouvements et d'accès aux ressources.

À l'inverse de cette conception maritime, la géopolitique allemande privilégie historiquement la puissance continentale et l'intégration eurasiatique, l'école anglo-saxonne – incarnée par Mahan – place la maîtrise des océans au cœur de la domination mondiale. Son analyse de la guerre de Sécession, où le blocus naval nordiste étouffe l'économie confédérée, fonde sa doctrine : la suprématie maritime (command of the sea) combine contrôle des voies commerciales, puissance industrielle et projection navale pour assurer l'hégémonie²⁰⁴. La Sea power repose, selon l'encyclopédie Britannica²⁰⁵, sur des éléments variés tels que la flotte de guerre, les navires auxiliaires, le commerce maritime, les bases navales et le personnel formé. Cette puissance permet de contrôler les voies maritimes, de protéger le transport allié et de nuire (Dénier) à celui de l'ennemi. Elle peut ainsi exercer une pression militaire et économique, notamment par le blocus naval, en coupant l'accès aux ressources ou aux marchés. C'est ce côté, à la fois offensif et défensif de la Seapower, qui la relie à la matrice de sûreté et sécurité maritimes qui sera étayée plus loin.

Cette vision, déjà formulée au Grand Siècle²⁰⁶, résonne pleinement dans les débats au fil des temps sur la sécurité maritime et le rôle des États dans la gouvernance des espaces maritimes mondiaux. (Cf. chapitre consacré aux piliers de la sécurité maritime). Qu'en est-il de nos jours ?

Cette dynamique est essentielle pour faire face aux menaces complexes qui pèsent sur la sécurité maritime contemporaine, telles que les menaces hybrides, qu'il s'agisse de piraterie, de cyberattaques, de conflits asymétriques ou de pressions géopolitiques dans les espaces maritimes disputés ou encore la surveillance des zones grises. Elles renforcent la capacité des marines à agir de manière ciblée, anticipative et adaptable dans un environnement globalisé et incertain.

204 Voir Aymeric CHAUPRADE : Géopolitique : constantes et changements dans l'histoire, Ellipses Marketing, 2007, p 44.

205 A travers le lien : <https://www.britannica.com/topic/sea-power>, consulté le 01 juin 2025.

206 C'est une notion de puissance historique et civilisationnelle. Dans la littérature géostratégique, le « Grand Siècle » dépasse sa référence historique au XVII^e siècle français pour incarner l'archétype de l'hégémonie complète—militaire, économique et culturelle—d'une puissance dominante ; il sert de grille de lecture pour analyser le cycle de suprématie américaine (Pax Americana) après le britannique au XIX^e siècle, (la Pax Britannica) ou pour modéliser prospectivement l'émergence de nouveaux ordres mondiaux, comme le projet de puissance chinois.

Dans ce contexte, la sécurité maritime marocaine revêt une dimension stratégique accrue. Il devient essentiel d'assurer :

- la protection des infrastructures portuaires critiques,
- la sécurisation des routes maritimes traversant le détroit de Gibraltar,
- et l'adaptation des capacités navales aux nouvelles menaces (cybersécurité, piraterie économique, ingérence technologique).

A l'instar des autres Nations émergentes, le Maroc s'engage à sécuriser ou à étendre ses prises de contrôles sur les voies stratégiques et les ressources océaniques qui relèvent de ses juridictions nationales.

4.2.2. De nouvelles montées en Puissance maritime

Les mutations géopolitiques et le réchauffement climatique redessinent les équilibres maritimes et confirment la centralité de la « maritimisation » de l'économie mondiale. L'exploitation accrue des ressources halieutiques, énergétiques, minières et génétiques s'accompagne d'une volonté des États océaniques de sécuriser ces espaces, comme en témoignent leurs Livres blancs successifs et la multiplication des bases et déploiements navals à l'étranger. Depuis la fin de la guerre froide, les stratégies navales ont évolué d'une logique de dissuasion globale vers la projection de puissance et la gestion de menaces régionales ou non étatiques, telles que le terrorisme et la piraterie, tout en s'adaptant à la montée de puissances émergentes comme la Chine, l'Inde ou le Brésil²⁰⁷.

Cependant, l'ordre maritime fondé sur la Charte des Nations unies est remis en cause par les stratégies de fait accompli menées par la Chine en mer de Chine méridionale et par la Russie en mer Noire. Ces puissances, au nom de « droits historiques », utilisent des moyens hybrides — milices, garde-côtes, navires civils non identifiables, bateaux de pêche, navires scientifiques, etc. — afin d'imposer progressivement leur contrôle, tout en bloquant au Conseil de sécurité toute condamnation explicite. Cette « stratégie des petits pas » force les États-Unis et leurs alliés à adapter leurs doctrines navales : la *distributed lethality*, qui consiste à disperser les capacités offensives sur un grand nombre de plateformes.

En parallèle, la Chine développe une stratégie d'anti-accès et de déni de zone (A2/AD), reposant sur la coordination de moyens variés, dont des missiles balistiques de haute précision. L'ensemble dessine une conflictualité rampante, où

207 Hugues EUDELIN « Stratégie maritime : évolutions et nouveaux acteurs », dans *Revue Défense Nationale* 2016/4 (N° 789), pages 37 à 43, disponible travers lien <https://www.cairn.info/revue-defense-nationale-2016-4-page-37.htm>

la rivalité stratégique s'exprime en mer, avec le risque latent d'escalade vers des confrontations armées de haute intensité.

La montée en puissance navale de certaines puissances régionales, comme la Chine, s'inscrit pleinement dans cette logique. La réponse des États-Unis – avec des opérations de Freedom of Navigation (FONOPS²⁰⁸)²⁰⁹ – traduit une volonté de préserver la liberté de navigation et l'équilibre des puissances, principe fondamental du néo-réalisme. L'accent est mis sur la dissuasion et la capacité de projection navale, caractéristiques d'une lecture réaliste des rapports de force²¹⁰, principale expression du système sécuritaire fondé sur la Puissance.

4.2.3. Le «Smart Seapower» Afro-marocain

L'évolution du concept de seapower traduit une transformation profonde : d'une approche centrée sur la suprématie navale à une conception élargie intégrant la sécurité humaine, le développement durable et la souveraineté maritime. Timothy Walker²¹¹, dans une perspective africaine, propose une relecture stratégique fondée sur la Maritime Domain Awareness, l'architecture AIMS 2050²¹² et le leadership régional africain. Il met en avant une puissance maritime solidaire, culturelle et identitaire, en phase avec les réalités du Sud global. Cette vision trouve des résonances dans les travaux de Christian Bueger et Timothy Edmunds, qui conçoivent la sécurité maritime comme un spectre d'activités allant de la lutte contre la criminalité en mer à la protection de l'environnement et la sécurité économique²¹³.

La puissance maritime marocaine se consolide par un sea power articulant montée capacitaire de la Marine et maîtrise des routes logistiques, corridors commerciaux et zones d'influence. Dans un environnement instable, Rabat adopte une sécurité graduée—prévention, coopération multilatérale, riposte depuis

208 Opérations qui ont commencé en mer de Chine méridionale en 2015 où un navire de guerre parcourt une zone maritime à la souveraineté contestée afin de garantir la liberté de navigation. En réalité elles ont été créées en 1979, sous l'administration Carter, ciblant une dizaine de nations.

209 Pour plus de détails, consulter Laurent Gédéon (2 décembre 2022). Les opérations FONOPS. Geopole. Consulté le 3 juin 2025 à l'adresse <https://doi.org/10.58079/p043>

210 "Balance of Power" dans la terminologie anglo-saxonne.

211 David WILLIMA, Denys REVA, Muneinazvo KUJEKE, & Timothy WALKER : « Les jeunes Africains doivent avoir la chance de diriger la sécurité maritime », ISS (Institut d'Etudes de Sécurité), 09 novembre 2021, <https://issafrica.org/fr/iss-today/les-jeunes-africains-doivent-avoir-la-chance-de-diriger-la-securite-maritime> Voir aussi Timothy WALKER : « Sink or swim: Africa's crucial maritime milestones in 2025 » publié par l'ISS, le 16 janvier 2025, en ligne <https://issafrica.org/iss-today/sink-or-swim-africa-s-crucial-maritime-milestones-in-2025>

212 AIMS 2050 : Stratégie maritime intégrée à l'horizon 2050, qui vise à bâtir un espace maritime africain sûr, prospère et durable.

213 Christian Bueger & Timothy Edmunds, *Understanding Maritime Security*, Oxford University Press, 2024. On retrouve spécialement dans les pages 1-2, et la figure 1.2, dans la page 3 avec représentation des trois volets – militaire, lutte contre la criminalité, protection de l'environnement & sécurité économique.

la mer—pour projeter une influence mesurée, stabiliser la région et affirmer sa souveraineté (Gibraltar, côtes sahariennes, Atlantique africain). La Marine protège ZEE, corridors énergétiques et interfaces portuaires, mais doit encore monter en puissance ; une volonté politique royale soutient le développement coordonné de flottes civile/militaire, d'industries de défense et d'arsenaux via partenariats.

La sécurité maritime permettrait ainsi au Maroc d'anticiper les menaces, bien au-delà du territoire national (tensions sahéliennes, rivalités avec l'Espagne et l'Algérie), d'optimiser ses partenariats internationaux (UE, États-Unis, Chine, Afrique de l'Ouest) et de renforcer sa souveraineté à travers des leviers juridiques, militaires, énergétiques et logistiques.

Dans ce contexte, la sécurité maritime marocaine revêt une dimension stratégique accrue.

Il devient essentiel d'assurer :

- la protection des infrastructures portuaires critiques,
- la sécurisation des routes maritimes traversant le détroit de Gibraltar,
- et l'adaptation des capacités navales aux nouvelles menaces (cybersécurité, piraterie économique, ingérence technologique).

A l'instar des autres Nations émergentes, le Maroc s'engage à sécuriser ou à étendre ses prises de contrôles sur les voies stratégiques et les ressources océaniques qui relèvent de ses juridictions dans le cadre de sa souveraineté nationale.

Dans une perspective de valorisation stratégique de ses atouts au niveau régional, le Maroc développe une géopolitique de puissance modulée²¹⁴, articulant ancrage régional et ambition globale. A l'image des Nouveaux États ou Puissances émergentes qui sont animés par un esprit de pragmatisme²¹⁵, il déploie une stratégie fondée sur le smart power, articulant habilement un soft power affirmé à un hard power mesuré, dans une logique d'adaptation aux dynamiques d'un environnement international multipolaire.

Dans un contexte géostratégique où les dimensions sécuritaires, économiques et environnementales sont étroitement imbriquées, le concept de Smart

214 Idem Salim JEDDAY & Mohamed BOUCHKYOUA (Collectif S/dir.).

215 Être pragmatique, dans le sens commun du terme, revient à privilégier l'efficacité des actions plutôt que l'adhésion rigide à des principes. Cela implique de se concentrer davantage sur les résultats concrets que sur la doctrine. En philosophie, le pragmatisme est un mode de pensée typiquement américain, qui considère la connaissance non pas en termes de vérité absolue, mais d'efficacité.

Seapower, inspiré des travaux de Joseph Nye sur le smart power²¹⁶, et enrichi par des contributions contemporaines comme celles Norman Friedman,²¹⁷ et de penseurs comme James Holmes²¹⁸, propose une stratégie de puissance hybride, alliant le soft power²¹⁹ à un hard power ciblé, fondé sur les interventions multilatérales, les capacités de surveillance et l'innovation technologique, à travers la coopération régionale, la diplomatie normative et la valorisation des principes de solidarité mutuelle. Elle repose sur une logique «whole-of-government» où la puissance maritime ne se réduit plus à la seule capacité militaire, mais s'étend aux infrastructures portuaires, à la flotte marchande, à l'industrie navale et aux partenariats public-privé²²⁰.

Dans un contexte africain marqué par des menaces maritimes transnationales (piraterie, pêche INN, trafics, migrations), les petits États côtiers privilégient des réponses diplomatiques et régionales—médiation, concertation interétatique—pour compenser des capacités limitées, réduire les coûts humains et stabiliser leur environnement. La porosité des espaces maritimes et le déficit de moyens renforcent la vulnérabilité des routes (golfe de Guinée pour la drogue vers l'Europe, Méditerranée pour les réseaux migratoires).

L'adhésion à des cadres comme le Code de conduite de Yaoundé (2013) consolide leur légitimité et ouvre l'accès à des appuis logistiques, financiers et opérationnels, dans l'esprit d'un règlement pacifique des différends ; la participation aux OMP onusiennes apporte reconnaissance, ressources et expérience. Cette orientation traduit une évolution des affaires navales où l'affrontement direct cède place à la maîtrise de l'information, à la coopération et aux « zones grises ». Pour des puissances régionales comme le Maroc, la mer devient un levier d'influence et de stabilisation dans leur voisinage géostratégique (Méditerranée occidentale, Atlantique nord, routes africaines) tout en s'inscrivant dans un jeu de puissances globalisé.

216 Joseph Nye, *The Future of Power*. PublicAffairs, N.Y. 2009 (où il Introduit explicitement le terme « smart power », vu comme l'intégration stratégique des deux formes de puissance (Soft and Hard Power).

217 Norman Friedman : *Seapower as Strategy : Navies and National Interests*. Annapolis : Naval Institute Press, 2001. Voir aussi Norman Friedman : *The Naval Institute Guide to World Naval Weapon Systems*, Naval Institute Press, 2006. Dans ce document, Friedman montre comment les armes navales (ex. : missiles hypersoniques, sous-marins furtifs) redéfinissent les rapports de force.

218 James Holmes : «Seapower Is More than Just the Navy », <https://www.ndtahq.com/seapower-is-more-than-just-the-navy/>, Feb 2, 2025.

219 Joseph Nye, *Soft power : The means to success in world politics*, Public Affairs, N.Y, 2004 (Ouvrage fondateur sur la Soft Power « puissance douce ».

220 Selon Carlos Del Toro, ancien secrétaire à la Marine américaine, la puissance maritime ne se limite pas aux forces navales : elle englobe l'industrie commerciale, les infrastructures portuaires et les partenariats public-privé. Cette vision « whole-of-government » implique une coordination entre les secteurs militaire, économique et diplomatique, explicité par James Holmes : «Seapower Is More than Just the Navy », op.cit.

4.3. L'économie bleue comme pilier de la sécurité maritime élargie

L'Économie bleue est un véritable moteur de croissance. Elle englobe différents secteurs d'activité allant de l'énergie à l'eau potable, en passant par l'alimentation. Grâce à l'économie bleue, le Maroc renforcera sa sécurité économique en protégeant ses axes commerciaux vitaux et ses ressources océaniques à la fois minérales et halieutiques, éléments cruciaux dans le développement socio-économique du pays. En misant sur l'économie bleue, le Maroc diversifie son économie nationale et anticipe les mutations mondiales (transition énergétique, croissance durable). Les investissements massifs dans les ports, les énergies renouvelables offshore et la pêche durable augurent d'une montée en puissance économique du Maroc dans les décennies à venir, avec l'espoir de créer des emplois et de la valeur ajoutée tout en préservant l'environnement marin. Enfin, la lutte opiniâtre contre la pêche INN témoigne de l'engagement du Maroc en faveur d'un ordre maritime fondé sur le droit, où les ressources seraient exploitées équitablement et durablement grâce à la coopération internationale, sans céder sur ses droits et se départir de son attachement à sa souveraineté sur ses eaux et les ressources.

C'est pourquoi cette Économie bleu figure comme un pilier du Nouveau Modèle de Développement (NMD) du Maroc, faisant l'objet d'une étude spécifique du Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE)²²¹ marocain, dans le sens d'une triple performance économique, sociale et environnementale.

On ne saurait ignorer le potentiel maritime et des côtes marocaines qui représentent plus de la moitié du PIB du pays, 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, de l'industrie de transport maritime, au tourisme balnéaire, aux hydrocarbures et énergies renouvelables, auxquels viennent s'ajouter d'autres activités industrielles en phase d'émergence, tels que la construction navale. Le potentiel offshore dans le domaine d'hydrocarbure est encourageant. Déjà onze (11) puits ont été forés en eau profonde dont 9 ont montré des indices d'huile, de gaz ou d'huile lourde²²². Mais la capacité reste encore sous-explorée.

L'énergie éolienne offshore constituerait une alternative dans le mix énergétique mais selon les experts, il reste un complément au solaire qui pourrait assurer une certaine autonomie énergétique. Pour l'instant elle n'est pas une

221 Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) : « L'économie bleue : pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc », Auto-saisine n°38/2018.

222 Tahar ABOU EL FARAH : « Le Maroc, une puissance maritime en devenir », La Vie ECO, 27/01/2023, p. 17.

priorité en raison de certaines complications dans la gestion de l'aménagement du littoral mais surtout parce que les EnR onshore sont plus compétitives et accessoirement plus abondantes²²³.

A l'échelon mondiale, l'économie bleue, entendue comme un modèle de développement durable fondé sur la valorisation responsable des ressources marines, constitue aujourd'hui un levier majeur pour la croissance économique, l'inclusion sociale et la stabilité des littoraux.

En favorisant l'essor de secteurs comme les énergies marines renouvelables, la pêche durable, l'aquaculture ou encore le transport maritime décarboné, elle crée des emplois locaux, améliore la résilience des communautés côtières et soutient la souveraineté économique des États²²⁴.

4.3.1. Economie bleue, pilier de l'économie mondiale

L'océan fournit biens et services essentiels — pêche, transport maritime, ports, tourisme côtier, énergies marines, protection du littoral — qui nourrissent une économie bleue estimée à plus de 2 300 milliards de dollars par an²²⁵, et appelée à dépasser les 3 000 milliards d'ici 2030²²⁶. Outre son rôle d'autoroute des échanges mondiaux, il constitue un espace d'exploitation directe dont la valeur, selon l'OCDE, génère déjà des millions d'emplois et s'affirme comme l'un des leviers économiques majeurs du XXI^e siècle.

Selon l'OCDE²²⁷, ce faisceau d'activités s'inscrit dans la dynamique de l'économie bleue, estimée en valeur à plus de 3 000 milliards de dollars par an permettant la création d'environ 31 millions d'emplois directs à temps plein dans l'économie océanique. Les plus grands employeurs restent la pêche industrielle de capture (plus d'un tiers du total) et le tourisme maritime et côtier (près d'un quart). Ce dernier contribue toutefois à la valeur ajoutée la plus élevée.

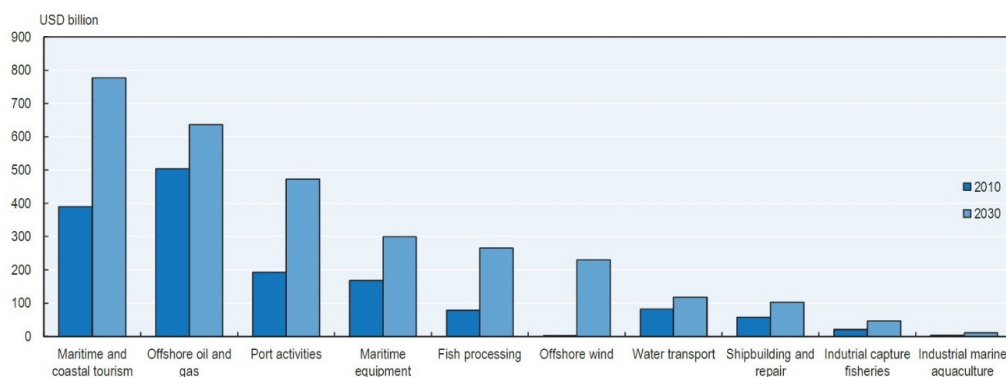
223 Tahar ABOU EL FARAH : « Le Maroc, une puissance maritime ... », Art.cit. p. 17.

224 Pawan G. PATIL, et al. Toward a Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean. World Bank, p. 5. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/965641473449861013/pdf/AUS16344-REVISED-v1-BlueEconomy-FullReport-Oct3.pdf>, 2016, consulté le 20.06.2025

225 UNDP (PNUD). Action Brief: An Ocean of Opportunities - How The Blue Economy Can Transform Sustainable Development In Small Islands Developing States <https://www.undp.org/publications/action-brief-ocean-opportunities-how-blue-economy-can-transform-sustainable-development-small-islands-developing-states>, Février 2023.

226 Cf. Site du Forum « The Blue Economy and Finance Forum », tenu les 07-08 juin 2025 à Monaco, en ligne : <https://beff2025monaco.org>.

227 OCDE, L'économie océanique à l'horizon 2030, Paris, OCDE, 2016, <https://marine.copernicus.eu/news/ocean-economy-2030-oecd>

Figure 8 : La valeur ajoutée des industries océaniques d'ici 2030.

Source : OCDE, L'économie océanique à l'horizon 2030, 2016.

Si les pays de l'OCDE peuvent se targuer des résultats enregistrés dans cette activité. Il en est autrement pour les pays africains, particulièrement le Maroc, le Sénégal et la Mauritanie. Les pays d'Afrique misent sur le tourisme comme levier de développement, mais cette stratégie rencontre de multiples limites. Elle est vulnérable à l'instabilité géopolitique (attentats terroristes), souffre d'un manque de diversification (notamment du tourisme balnéaire) et génère d'importantes pressions environnementales sur les littoraux. Les stations balnéaires comme celles du plan Azur marocain peinent à séduire les investisseurs²²⁸. Face à ces défis, l'urgence d'une reconversion de l'industrie touristique vers des modèles plus durables, et une profonde réforme des stratégies touristiques, s'avère nécessaire.

L'ampleur de cette richesse en fait un espace hautement sensible sur les plans économique et sécuritaire : toute perturbation — qu'elle soit d'origine militaire (piraterie, terrorisme), climatique (catastrophes, élévation du niveau de la mer), criminelle (pêche illégale, trafic) ou écologique (dégradation des écosystèmes) — menace directement la stabilité des chaînes logistiques, le développement des économies côtières, la sécurité alimentaire, ainsi que la résilience des communautés littorales²²⁹.

Par conséquent, assurer la sûreté de ces activités devient autant un enjeu géostratégique qu'un impératif de sécurité économique et humaine.

²²⁸ Aziz BALLOUCHE, Évelyne GAUCHE et Thierry GUINEBERTEAUC « atlantique(s) Entre espace de transition et cohérence régionale », *Noréis* N 252, 2019/3, p. 7-18, en ligne <http://norois.revues.org>.

²²⁹ Olivier SCHMITT and Louise TUMCHEWICS, "The Hunt for Economic Security: The Role of Navies in Deterring Threats to the Maritime Economy", *Ifri Memos*, Ifri, June 10, 2025.

A l'échelle du continent africain, l'économie bleue génère actuellement près de 50 millions d'emplois. Selon les projections, ce nombre pourrait atteindre 78 millions d'emplois d'ici 2063. Ces emplois proviennent de secteurs traditionnels (pêche, transport maritime, tourisme côtier) et émergents (biotechnologie marine, énergies renouvelables)²³⁰.

4.3.2. Quelle stratégie pour l'économie bleue au Maroc ?

À long terme, la stratégie nationale pour l'économie bleue poursuit des objectifs structurés autour de quatre axes principaux²³¹ :

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.

Concrètement, ces projets se déclinent comme suit :

1) Vision et alignements internationaux

L'économie bleue s'inscrit pleinement dans l'Agenda 2030 des Nations unies — en particulier l'ODD 14 (« conserver et exploiter durablement les océans ») — et dans l'Agenda 2063 de l'Union africaine, qui la présente comme la « nouvelle frontière de la renaissance africaine » au service de la transformation structurelle, de la croissance durable et du développement social. Engagé dans cette dynamique, le Maroc se positionne comme acteur investi des agendas mondiaux et régionaux et entend contribuer à une économie bleue durable et inclusive.

2) Capital maritime et héritage portuaire

Avec deux façades (Méditerranée/Atlantique), 3 500 km de littoral et 1,2 million km² de ZEE, une richesse halieutique convoitée et des ressources énergétiques (fossiles et renouvelables) encore sous-exploitées, le Maroc dispose d'un capital maritime majeur. Historiquement structuré par ses ports et comptoirs, il a développé des savoir-faire dans la pêche, le tourisme, le transport maritime et

230 U. Rashid Sumaila : « Africa's Blue Economy can continue to deliver huge benefits to the continent », August 8, 2023, <https://www.brookings.edu/articles/africas-blue-economy-can-continue-to-deliver-huge-benefits-to-the-continent/>

231 Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE) : « L'économie bleue : pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc », Auto-saisine n°38/2018.

la logistique portuaire, tout en ouvrant des perspectives dans l'offshore et les biotechnologies marines.

3) Cadre stratégique et institutionnel

La Stratégie Maroc Bleu (2020-2030) et le Plan Halieutis articulent l'action autour de quatre axes : pêche durable (lutte contre la surpêche, aquaculture avec un objectif de 200 000 t/an d'ici 2030), tourisme côtier écoresponsable (ex. : Baie de Dakhla), énergies marines renouvelables (pilote d'éolien flottant à Essaouira) et ports verts (modernisation de Tanger Med et Casablanca).

Cet édifice s'appuie sur un capital institutionnel consolidé : Constitution 2011, loi-cadre 99-12 (Charte nationale pour l'environnement et le développement durable), SNDD, Plan national du littoral (PNL), et schéma directeur de valorisation du domaine public maritime (DPM) en cours de finalisation pour optimiser le foncier littoral et la coordination entre acteurs.

4) Portefeuille d'activités (marchandes)

- **Pêche** : 1–2 % du PIB (avec valorisation), ~700 000 emplois directs/indirects. Après la crise 2003-2004, Halieutis (2009) a structuré la durabilité des pêcheries, la performance des infrastructures et la compétitivité produit. En 2017, 1,4 Mt pêchées ; ~80 % exportées pour 22 Mds DH. La pêche artisanale a été modernisée (plans Ibhar I & II, caissons isothermes).
- **Aquaculture** : potentiel élevé mais démarrage lent (~510 t/an). L'ANDA pilote la montée en puissance vers 200 000 t, 5 Mds DH de CA et 3 Mds DH d'export à l'horizon 2030.
- **Tourisme** : 2^e contributeur au PIB et grand pourvoyeur d'emplois ; Plan Azur – Vision 2020 (six stations balnéaires) sous-réalisé, freinant croisière, plaisance et sports nautiques ; relance attendue via l'écotourisme littoral et la qualité environnementale.
- **Activités portuaires/logistique** : plus de 95 % du commerce extérieur par mer. Stratégie portuaire 2030 : doubler les passagers (de 3 à 7,6 millions), moderniser infrastructures et ferry, renforcer la compétitivité logistique pour conforter le hub marocain.
- **Construction & réparation navales** : stratégie pour faire du Maroc un hub (navires jusqu'à 120 m) ; le démantèlement de navires ouvre des perspectives industrielles et d'emploi si encadré écologiquement.
- **Énergies** : ~400 000 km² de bassins sédimentaires offshore (pétrole/gaz)

et fort potentiel ENR marines (éolien offshore, houlomoteur), nécessitant investissements et R&D.

- **Biotechnologies marines** : potentiel multisectoriel (pharma, cosmétique, agro, protection des cultures, biotech industrielle) encore sous-exploité malgré une biodiversité riche.
- **Dessalement** : priorité face au stress hydrique ; intégration de nouvelles technologies et ENR pour optimiser coûts et empreinte.

5) Projets structurants et partenariats

Au registre des projets, citons « Ceinture Bleue » (2023) pour la protection des côtes africaines, les parcs éoliens offshore à l'étude au large de Boujdour (en partenariat avec l'UE) et la montée en gamme de la biotechnologie marine (valorisation des algues). Les coopérations internationales (UE/WestMed) et l'Initiative Atlantique Africaine positionnent le Maroc comme hub régional de l'économie bleue.

6) Fonctions de soutien (non marchandes)

La réussite dépend de recherche & innovation, de la collecte/traitement des données, de l'observation et du suivi des espaces maritimes, de la sécurité et surveillance des frontières, ainsi que de l'éducation/formation d'une main-d'œuvre bleue qualifiée : ces fonctions forment la matrice des activités marchandes et garantissent la mise en œuvre effective.

7) Pressions et réponses environnementales

La littoralisation rapide accroît les pressions sur des espaces fragiles, aggravées par le changement climatique (température, niveau des mers, salinité, acidification) et les pollutions (plastique, bruit, marées noires, rejets). À l'échelle planétaire, 90 % des déchets de surface sont des plastiques (dont 60 % de sachets), avec 5–13 Mt déversées en 2010 et un risque de x10 d'ici 2025. Le Maroc a adopté la loi 77-15 contre les sacs plastiques et renforce ses dispositifs de prévention/réduction à la source. Parallèlement, son engagement s'inscrit dans les stratégies africaine et méditerranéenne de l'économie bleue.

8) Une vision écosystémique et inclusive

L'économie bleue marocaine doit se penser comme une vision écosystémique : préserver la santé des océans et la biodiversité, contribuer à l'atténuation et à

l'adaptation climatiques, réduire les inégalités territoriales et sociales, et assurer un meilleur partage de la valeur. L'ambition est une économie performante, socialement inclusive et respectueuse de l'environnement, pilier d'un nouveau modèle de développement.

Le Maroc investit activement dans son économie bleue, avec un programme soutenu par la Banque mondiale via le Blue Economy Program for Results (PforR). Ce programme vise à renforcer le développement économique, la sécurité alimentaire et la gestion des ressources naturelles. Les zones côtières contribuent à près de 60 % du PIB national et abritent 80 % des industries du pays²³².

Néanmoins, la concurrence régionale s'intensifie :

- **L'Égypte** mobilise des investissements nettement supérieurs dans l'économie bleue autour du canal de Suez ;
- **La Mauritanie** dispose d'une ressource halieutique deux fois supérieure, et séduit de plus en plus de partenaires asiatiques et européens.

En effet, depuis 2023, le Maroc a renforcé son architecture réglementaire maritime, dans une volonté de modernisation, en la consolidant avec la création de l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture (ANDA), ce qui illustre la volonté du Royaume de structurer le secteur aquacole.

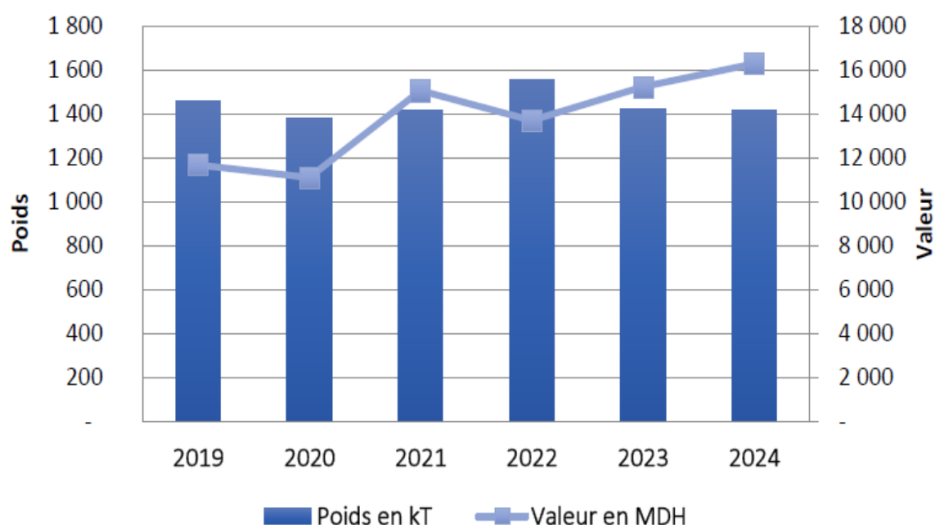
4.3.3. La pêche et dilemme d'Aquaculture au Maroc

La pêche maritime, en tant que moteur clé du développement économique, est en effet un secteur stratégique pour le Maroc. Il représente environ 1,5 % du PIB national et constitue une source essentielle de revenus et d'exportations. La gestion durable des ressources halieutiques, combinée à une stratégie de modernisation continue, notamment avec l'expansion de l'aquaculture dans la région, fait de ce secteur un pilier du développement économique local et national.

232 World Bank Group : « World Bank Support for the Development of Morocco's Blue Economy », May 23, 2022, available on <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/05/23/world-bank-support-for-the-development-of-morocco-s-blue-economy>.

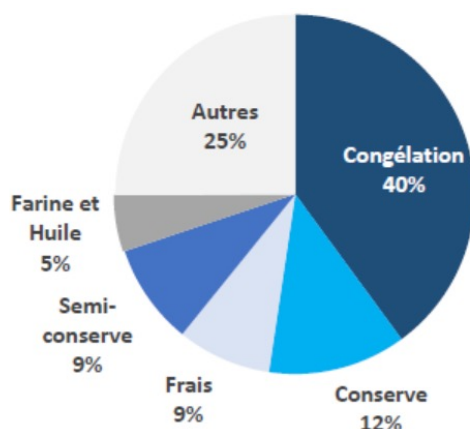
La pêche marocaine a pu réaliser les performances suivantes :

Figure 9 : Evolution de la production halieutique nationale (2019-2024)



Source : Secrétariat d'Etat chargé de la pêche maritime/mer en chiffres 2024
Au-delà des volumes, l'évolution 2019–2024 invite à analyser la structuration de l'industrie de la pêche au Maroc : capable de créer la Valeur.

Figure 10 : Répartition des unités de transformation de pêche (2024)



Source : Secrétariat d'Etat chargé de la pêche maritime/mer en chiffres 2024

Les investissements publics ont été significatifs : 2,3 milliards de dirhams injectés dans 14 projets aquacoles, ainsi que le lancement d'un projet pilote d'énergie houlomotrice à Sidi Ifni. Toutefois, huit ministères restent impliqués sans

mécanisme de coordination centralisé. La création d'un Conseil supérieur de l'économie bleue permettrait de renforcer l'efficacité de cette stratégie.

L'aquaculture s'impose aujourd'hui comme une alternative stratégique face à la raréfaction des ressources halieutiques et à la croissance de la demande mondiale en protéines marines. En 2030, environ 59% du poisson disponible pour la consommation humaine proviendrait de la production aquacole²³³. Elle constitue une opportunité économique majeure, génératrice d'emplois, de devises et de sécurité alimentaire, notamment pour des pays côtiers comme le Maroc. Générant 160 milliards de dollars par an, l'aquaculture offre des avantages notables : elle consomme moins d'eau et de terres que l'élevage terrestre et produit, à quantité égale, quatre fois moins d'émissions de carbone que la viande bovine²³⁴.

Mais cette dynamique s'accompagne aussi de risques écologiques et sociaux : pollution des eaux, destruction d'habitats sensibles, usage intensif de farines de poisson²³⁵, marginalisation des pêcheurs artisanaux et conflits d'usage du littoral, détruisant les stocks et ruinant l'économie locale²³⁶. Entre moteur de croissance et facteur de vulnérabilité, l'aquaculture illustre pleinement les dilemmes d'une sécurité maritime durable, qui exige de concilier compétitivité économique, préservation environnementale et équité sociale.

L'aquaculture en Afrique est loin du modèle durable espéré. Un rapport alarmant de Greenpeace, intitulé « Nourrir le monstre », (2021²³⁷), révèle qu'au lieu de préserver les écosystèmes, elle participe à leur destruction. Pire : destinée principalement à l'exportation, cette industrie prive les communautés locales de poissons, pourtant essentiels à leur sécurité alimentaire, menaçant ainsi leur équilibre nutritionnel, tout en entraînant une crise de l'emploi²³⁸.

233 Selon le Résumé du rapport sur La situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2020, disponible sur le site de la FAO : « La situation mondiale 2020 : résumé des pêches et de l'aquaculture », Consulté le 09 juillet 2022, p. 26

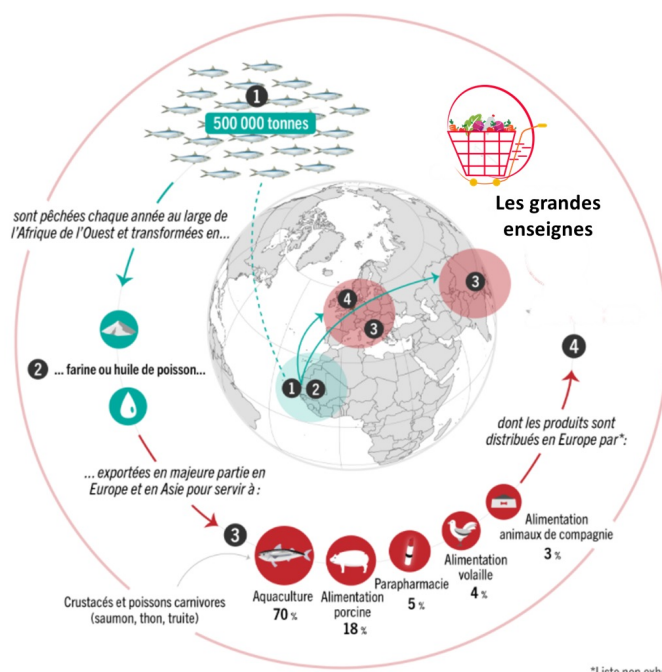
234 Ian URBINA : « En Gambie, sur les traces d'une odeur de poisson pourri », Le Monde diplomatique, juin 2021, pp 4-5

235 Le terme poisson désigne les poissons, les crustacés, les mollusques et les autres animaux aquatiques, à l'exclusion des mammifères et des reptiles aquatiques, des algues marines et des autres plantes aquatiques.

236 Ian URBINA : « Secrets et puissance de la flotte de pêche chinoise », Le Monde Diplomatique, Novembre 2020, pp.4-5

237 GREENPEACE : « Nourrir le monstre. Comment les industries européennes de l'aquaculture et de l'alimentation animale volent la nourriture des communautés d'Afrique de l'Ouest », sur le site de Greenpeace.

238 Mehdi BA : « Huile et farine de poisson : quand l'Europe affame l'Afrique de l'Ouest », Jeune Afrique, 04 juin 2021.

Figure 11 : La chaîne cachée de l'aquaculture mondialisée

Source : Marie TOULEMONDE : « Surpêche en Afrique ; », 2021,²³⁹ augmenté par l'auteur

Face à ces dynamiques, le Maroc devra davantage valoriser son expertise technique, sa stabilité politique et sa diplomatie maritime proactive, pour asseoir son rôle d'acteur central dans la gouvernance bleue africaine.

4.3.4. Sécurité énergétique : pari d'intégration du GAA

Le Gazoduc Afrique-Atlantique (GAA) Nigeria–Maroc, lancé en 2016, est un corridor gazier de 5 600 à 6 800 km le long de la façade atlantique, conçu pour traverser 13 à 16 pays (incluant les pays enclavés_ Mali, Burkina Faso et Niger), alimenter durablement les marchés ouest-africains et se connecter à l'Europe via le GME. Dimensionné autour d'une capacité de 30 à 40 milliards m³/an, il vise la sécurité énergétique régionale, l'intégration économique (électricité, engrais, industrialisation minière) et la réduction du torchage—donc la décarbonation—en monétisant les vastes réserves du Nigeria et en diversifiant ses voies d'exportation.

²³⁹ Marie TOULEMONDE : « Surpêche en Afrique de l'Ouest : la véritable ampleur du pillage des Européens et des Asiatiques », Jeune Afrique, date du 10 juin 2021, lien Consulté le 24/08/2021

À terme, il doit fournir une source d'énergie fiable aux pays de la CEDEAO, au Maroc et, de façon complémentaire, à l'Europe (jusqu'à ~18 milliards m³/an), tout en offrant des extensions aux États enclavés du Sahel (AES).

Objectif : premières mises en service à partir de 2029.

L'impact attendu est macro-régional : accès à l'électricité pour « plusieurs centaines de millions » de personnes (ordre de 400–500 millions), baisse du coût énergétique, montée en gamme industrielle (mines et métallurgie), et essor des engrais grâce au gaz comme intrant, avec des effets d'entraînement sur les chaînes de valeur locales. Des pôles intégrés pourraient émerger le long du tracé (par ex. transformation de la bauxite en aluminium en Guinée). Pour le Maroc, l'accès à un aluminium compétitif soutiendrait les filières automobile et aéronautique, tandis que l'ancrage gazier consoliderait sa stratégie atlantique (énergies, ports, logistique) et sa fonction de hub régional²⁴⁰.

Depuis 2024-2025, le projet a franchi un cap opérationnel : études de faisabilité et d'ingénierie (FEED) finalisées, études d'impact environnemental engagées par tronçons, accords intergouvernementaux validés par les chefs d'État de la CEDEAO en vue de signature officielle, et réunion de Rabat (10-11 juillet 2025) confirmant l'adhésion de nouveaux partenaires et la mobilisation d'institutions régionales (CEDEAO, ONEE, MASEN). L'ONHYM²⁴¹ et la NNPC Ltd (Nigerian National Petroleum Company Limited) structurent une SPV²⁴² ouverte²⁴³ aux majors, fonds souverains et bailleurs, pour un montage en "project finance" (~25 Mds USD)²⁴⁴. Côté terrain, le tronçon marocain Nador–Dakhla (~6 Mds USD) est lancé à l'été 2025 ; la rentabilité cible (> 12 %) et des marques d'intérêt d'investisseurs du Golfe ont été signalées, tandis que l'option « hydrogène » est intégrée dès la conception.

240 Amina BENKHADRA (Podcast de) intitulé « Ce que Amina Benkhadra vient de dire va tout changer pour le projet Gazoduc Maroc-Nigeria », sur YouTube le 22 mars 2025, disponible à travers le lien <https://www.youtube.com/watch?v=7D9LQDDzyZA>

241 ONHYM : Office National des Hydrocarbures et des Mines, est établissement public marocain. Il a été créé en 2005 par la fusion de l'ONAREP (pétrole/gaz) et du BRPM (mines). Il est chargé de l'exploration, de la promotion et, le cas échéant, de la participation de l'État dans les projets liés aux hydrocarbures (pétrole, gaz) et aux ressources minières. Il facilite l'investissement (données géologiques, appels d'offres, partenariats), négocie des accords et peut détenir des participations au nom de l'État.

242 SPV (Special Purpose Vehicle) : entité juridique créée uniquement pour un projet (financer, construire, exploiter une infrastructure). Elle isole les risques/flux du projet (« ring-fencing »), facilite le project finance (souvent à recours limité) et regroupe contrats et sûretés.

243 L'actionnariat n'est pas limité aux promoteurs initiaux ; il peut accueillir d'autres investisseurs (majors de l'énergie, fonds souverains, banques de développement, fonds d'infrastructure, industriels), selon un pacte d'actionnaires et après due diligence.

244 ONHYM (Maroc) et NNPC (Nigéria) sont les deux bras publics qui cadrent, financent et pilotent le gazoduc Nigéria–Maroc : l'un depuis le versant atlantique nord et l'intégration régionale, l'autre depuis la source gazière nigériane et les interconnexions ouest-africaines.

La stratégie européenne, rappelée par Josep Borrell (réduction rapide de la dépendance au gaz), invite à ne pas calibrer le GAA uniquement comme « tuyau vers l'UE », mais d'abord comme dorsale énergétique régionale créatrice d'emplois et de valeur (électrification, industries, engrais), avec l'Europe comme débouché opportun et non unique. Dans cette logique, la composante hydrogène prend de l'ampleur : l'ONHYM a évoqué l'adaptation technique de la section marocaine pour transporter aussi de l'hydrogène vert (hydrogénoduc) vers l'UE via la dorsale atlantique et le GME, en cohérence avec l'initiative European Hydrogen Backbone (≈40 000 km prévus) qui intègre déjà une connexion Maroc–Europe²⁴⁵.

Parallèlement, l'Italie étudie un gazoduc dédié reliant le Maroc à son réseau, afin d'alimenter l'Italie et une partie de l'Europe centrale et orientale en hydrogène vert produit au Royaume.

Face à lui, le Trans-Saharan Gas Pipeline (Nigeria–Algérie), dans certains documents, il est aussi désigné Trans-Saharan Gas-Pipeline (TSGP), et devrait relier le Nigéria à l'Algérie, à partir de 2027 avec du gaz naturel vers l'Europe pensé dès les années 1980 et relancé à plusieurs reprises (accords en 2009, protocole en 2022), reste freiné par les vulnérabilités sécuritaires sur ses segments terrestres (delta du Niger, nord du Niger, sud algérien) et par les à-coups politiques régionaux.

Le GAA avance dans un contexte de fortes attentes (électrification, baisse du coût de l'énergie, engrais) et d'intérêts extérieurs convergents (investisseurs souverains et institutions financières de développement ; appétits industriels liés aux grandes initiatives de connectivité), mais il doit encore verrouiller un montage financier d'environ 25 milliards USD.

S'il aboutit, ce gazoduc reconfigurera la carte énergétique ouest-africaine, ancrera le Maroc comme hub atlantique, et consolidera l'intégration régionale par des retombées industrielles (centrales au gaz, chimie des engrais) et logistiques, tout en diversifiant les débouchés du Nigeria et les approvisionnements européens.

245 Dahmani Youssef : « Gazoduc Nigéria-Maroc : L'Union européenne cherche à se passer du gaz, rappelle Borrell », Yabiladi. Com, en ligne, le 06.01.2023

Figure 12 : Gazoduc Afrique Atlantique vs Trans-Saharan Gas-Pipeline



Compilation faite par l'auteur (2025), sur base ONHYM et L360.ma

Techniquement, le GAA comptera 12 stations de compression et sera déployé en trois phases : (1) extension du West African Gas Pipeline (WAGP) (Nigeria–Bénin–Togo–Ghana) vers Côte d'Ivoire puis raccordement Sénégal–Mauritanie–Maroc–Europe (avec l'apport du gisement GTA²⁴⁶ (Sénégal–Mauritanie, ~900 Gm³), entré en production fin 2024/début 2025) ; (2) connexion de l'Est nigérian au GAA ; (3) interconnexion des deux axes. Au-delà de l'énergie, l'effet d'entraînement attendu porte sur l'industrialisation locale (ex. transformation de la bauxite en Guinée, chimie des engrais), les chaînes de valeur (automobile/aéronautique au Maroc soutenues par un aluminium plus compétitif), la réduction des coûts logistiques et, à terme, la migration du gaz vers des molécules neutres (e-fuels, H₂). En somme, le GAA est un levier d'intégration atlantique et de résilience énergétique ouest-africaine ; sa réussite repose sur la clôture financière, la sécurité des tracés, l'alignement avec les trajectoires de décarbonation... et la capacité à faire du Maroc un hub gazier/hydrogène ancré sur ses corridors portuaires (Tanger–Nador–Dakhla) et ses interconnexions euro-africaines²⁴⁷.

246 GTA Grande Tortue Ahmeyim.

247 Tahar Abou El Farah : « Gazoduc Afrique-Atlantique : Début de concrétisation d'un projet d'intégration régionale », La Vie éco, 2 décembre 2024.

4.3.5. Triangle portuaire marocain : puissance par les corridors

La mondialisation et l'essor du conteneur ont fait des ports les nœuds vitaux de l'économie-monde : près de 90 % des flux y transitent, et l'"immobilisation" d'un porte-conteneurs (24 000 EVP) se chiffre à des centaines de milliers de dollars par jour, poussant armateurs et États à rechercher des hubs fluides, sûrs et connectés²⁴⁸. Dans ce contexte, l'infrastructure portuaire devient un instrument de souveraineté et d'influence : sécuriser les chaînes logistiques, capter la valeur industrielle en zone franche, maîtriser les approches maritimes et peser dans l'architecture des corridors Est-Ouest et Nord-Sud.

4.3.5.1. Tanger–Nador–Dakhla : pivot géostratégique du Maroc

À l'intersection des grands corridors BRI–IMEC–Atlantique, le triptyque portuaire marocain convertit la logistique en puissance géopolitique durable.

C'est pour cela que le Maroc renforce sa position stratégique en structurant un triptyque portuaire—Tanger Med, Nador West Med et Dakhla Atlantique²⁴⁹—afin de bâtir une offre nationale complémentaire qui consolide son rôle de porte d'entrée logistique entre l'Europe et l'Afrique. En 2024, Tanger Med s'est hissé 1er en Méditerranée et en Afrique et 17^e mondial (Alphaliner), avec un record de 10,24 millions d'EVP, dépassant Hambourg et talonnant Anvers ; fort de 180 liaisons vers 70 pays, il a obtenu la 4^e place au CPPI (Container Port Performance Index²⁵⁰) et confirmé sa centralité avec ~17 500 navires, >600 000 véhicules, 142 Mt de marchandises et >3 millions de passagers—et ce, malgré un haut du classement encore dominé par l'Asie. Dans cette architecture, Tanger Med ancre l'intégration aux routes Est–Ouest / Nord–Sud et irrigue un hinterland industriel (automobile, textile, logistique), symbole d'une montée en gamme productive ; Nador West Med se positionne comme relais IMEC (India–Middle East–Europe Economic Corridor²⁵¹) et hub énergétique de transition, préparant le soutage d'e-carburants (e-méthane / e-méthanol) adossé à l'hydrogène vert, avec un arimage déjà matérialisé par la joint-venture "CMA-CGM / Marsa Maroc" ; enfin, Dakhla Atlantique, connecté par une voie express de 1 055 km et attendu opérationnel en 2028, devient la porte du Sahel (Mali–Niger–Burkina Faso–Tchad)

248 Cité par Jean-Michel BEZAT : « Commerce maritime : pourquoi la bataille mondiale autour des infrastructures portuaires s'intensifie », Le Monde, 01 octobre 2024, lien

249 Tahar Abou El Farah : « Trois ports, trois corridors économiques », La Vie Eco, du 01 décembre 2024, en ligne <https://www.lavieeco.com/pouvoirs/diplomatie/trois-ports-trois-corridors-economiques/>

250 CPPI est un classement annuel (Banque mondiale & S&P Global) qui mesure l'efficacité opérationnelle des ports à conteneurs—principalement via le temps d'escale des navires, la productivité au quai et la fluidité globale—selon deux approches méthodologiques (statistique et administrative).

251 IMEC est une Initiative de connectivité (maritime/ferroviaire/énergies-données) visant à relier l'Inde à l'Europe via le Golfe et la Méditerranée, avec des hubs portuaires et logistiques clés.

vers l'Atlantique, pivot logistique de l'Initiative Afrique Atlantique et levier de stabilisation régionale. L'ensemble aligne logistique, diplomatie économique et sécurité maritime, et transforme la géographie portuaire du Royaume en avantage géostratégique durable.

Géopolitiquement, ce triangle portuaire place le Maroc à l'intersection de trois grands corridors : la BRI (plateformes chinoises et "Tanger Tech"), l'IMEC (chaînon Indien, méditerranéen-atlantiqué via Nador) et le corridor atlantique sahélien (Dakhla). Cette configuration multiplie les options stratégiques : arbitrer entre routes et partenaires, diversifier les dépendances, amortir les chocs (Mer Rouge, détroit de Gibraltar), attirer capitaux et technologies (câbles sous-marins, smart-ports, MDA²⁵²) et convertir l'avantage géographique en capacité de régulation (normes, sûreté ISPS, traçabilité). Elle soutient aussi l'économie bleue : pêche durable et lutte contre la pêche INN, industrialisation côtière, énergies marines et montée en compétence des filières.

Enfin, la portée géostratégique repose sur une gouvernance intégrée : inter-agences (ports, douanes, marines, sûreté, énergie), inter-échelles (local-national-régional) et inter-régions (UE, Méditerranée, Atlantique, Afrique de l'Ouest). La crédibilité du modèle tient à trois équilibres : (1) sécurité-fluidité des flux (MDA, patrouilles, Droit maritime) ; (2) transition énergétique-compétitivité (e-fuels, électrification, efficacité portuaire) ; (3) inclusion-résilience côtière (emplois, montée en gamme, protection des écosystèmes). En combinant ports de classe mondiale, corridors concurrents mais complémentaires et diplomatie des chaînes de valeur, le Maroc convertit sa façade atlantico-méditerranéenne en plate-forme d'influence et en assurance stratégique dans l'ordre économique et sécuritaire émergent.

4.3.5.2. Bataille des hubs et des corridors autour du Maroc

Entre Algésiras et Suez, Dakar et Lekki, la montée en puissance de Tanger Med, Nador West Med et Dakhla se joue au croisement des routes, des normes et des capitaux (BRI, IMEC, DP World).

Pour solide qu'il soit, le triangle portuaire marocain (Tanger Med – Nador West Med – Dakhla Atlantique) évolue dans un champ de concurrences imbriquées. Au nord, l'Espagne défend ses positions (Algésiras, Canaries) et modernise pour conserver l'avantage dans le détroit, tandis que l'Égypte/Suez capte des flux

²⁵² MDA (Maritime Domain Awareness) est un dispositif de sécurité maritime préventive, ayant la capacité de détecter, suivre, comprendre et anticiper les activités en mer (navires, cargaisons, menaces, environnement) grâce aux capteurs, données AIS/satellites, échanges d'information, etc.

Est-Ouest avec des effets d'entraînement industriels. À l'ouest et au sud, les hubs ouest-africains (Dakar, Abidjan, Lomé, Lekki/Lagos) montent en puissance, adossés à des capitaux chinois (BRI) et émiratis (DP World/AD Ports) ; à l'est, la Turquie applique son modèle « port + sécurité » (Mogadiscio, Libye) et cherche des ancrages supplémentaires, quand Russie (via ses réseaux sécuritaires) et États-Unis/Israël projettent leurs priorités en mer Rouge et dans le golfe de Guinée. Dans ce paysage, Nador West Med s'insère dans IMEC et pivote vers les e-carburants, Tanger Med reste l'agrégateur principal de valeur, et Dakhla ouvre l'Atlantique aux pays de l'AES, mais tous trois doivent composer avec une compétition d'accès aux flux, aux normes et aux investisseurs.

4.3.5.3. De la rivalité à la co-gouvernance

Du jeu à somme nulle à la coordination des normes, des flux et des investissements : faire des corridors un espace de cogouvernance plutôt qu'un champ de rivalités.

Les défis pour le Maroc sont à la fois matériels et normatifs. Matériels : phaser les capacités pour éviter la sur-offre, boucler les chaînons d'hinterland (rail de Nador, continuité routière/ferroviaire vers Dakhla), sécuriser les corridors sahéliens (risques jihadistes, trafics) et fiabiliser les procédures portuaires/douanières (interopérabilité, guichet unique). Normatifs et économiques : absorber le coût de la décarbonation maritime (IMO/CII, ETS UE, FuelEU Maritime), fournir des services verts (branchage à quai, e-méthanol/e-méthane à Nador), digitaliser (MDA, traçabilité), tout en évitant une « course au moins-disant » social ou environnemental. S'y ajoutent la pression géopolitique (rivalité avec l'Algérie sur l'accès sahélien ; compétition avec l'Espagne dans le détroit) et la nécessité de diversifier les partenaires financiers sans dépendance excessive (équilibre Chine/EAU/UE/USA/Turquie).

La réponse stratégique consiste à transformer l'avantage géographique en préférence de route : spécialiser les hubs (transbordement et industrie à Tanger Med, énergies de transition et soutage vert à Nador, porte sahélienne à Dakhla), verrouiller des accords de corridor avec l'AES et la Mauritanie, hausser le niveau de sécurité-sûreté (ISPS, MDA, câbles sous-marins), et différencier par une offre « green & smart ports » (carburants alternatifs, données temps réel, productivité). En diplomatie économique, maintenir la multi-appartenance (BRI/IMEC/ZLECAf) pour capter les deux grands flux eurasiens tout en renforçant l'Initiative Afrique Atlantique comme cadre de co-gouvernance. L'enjeu est de faire des ports marocains non pas un simple théâtre de rivalités extérieures, mais

des nœuds régulateurs capables d'orienter les règles du jeu—sécurité, climat, données—au bénéfice d'une puissance logistique sobre, résiliente et inclusive.

4.3.6. Du quai au pavillon : stratégie de souveraineté maritime

Pour convertir la puissance portuaire (Tanger Med, Nador West Med, Dakhla Atlantique) en souveraineté maritime, il faut dépasser la seule performance des terminaux et réinternaliser les maillons qui captent la valeur : flotte sous pavillon national, industries de réparation—construction navales, services de soudage « verts », maintenance en condition opérationnelle, financement et formation. L'objectif est triple : sécuriser les chaînes d'approvisionnement (énergie, vracs, roulier), réduire la dépendance externe aux armements et pavillons étrangers, et aligner la compétitivité sur les nouvelles normes (IMO/CII²⁵³, ETS UE²⁵⁴, FuelEU Maritime²⁵⁵, traçabilité). Cette montée en gamme suppose des choix segmentés (cabotage stratégique, vracs énergétiques, ro-ro), des incitations fiscales et financières (leasing, registre attractif, partenariats industriels), et un arrimage aux corridors (IMEC, Atlantique sahélien) pour garantir volumes et visibilité.

Car, malgré des hubs portuaires de rang mondial, le Maroc souffre d'un déficit critique de flotte marchande—héritage notamment de la privatisation de la CO-MANAV au profit de CMA CGM en 2007, d'où l'aphorisme récurrent de « port sans navires »²⁵⁶. En 2025, le gouvernement ne recensait plus qu'une dizaine d'unités actives (≈17 navires), révélant une forte dépendance aux armements et pavillons étrangers²⁵⁷.

Pour corriger cette asymétrie, Rabat met en place un triptyque : (1) relance ciblée d'armements (segments pétroliers, cabotage stratégique) ; (2) montée en gamme de la réparation lourde avec le nouveau chantier naval de Casablanca (concession internationale, docks et quais d'armement dédiés) ; (3) amorce d'une filière de construction navale ouverte aux partenariats asiatiques²⁵⁸, des

253 CII = Carbon Intensity Indicator (indice d'intensité carbone) : note annuelle A–E de la performance CO₂ des navires >5 000 UMS, en vigueur depuis 2023, avec plan correctif si la note est D/D ou E.

254 ETS UE (EU Emissions Trading System), est un système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne. Depuis 2024, le transport maritime est progressivement inclus : les armateurs doivent acheter des quotas pour une part croissante de leurs émissions (jusqu'à 100% en 2026).

255 FuelEU Maritime : Règlement de l'UE qui impose une baisse progressive de l'intensité GES (Gaz à Effet de Serre : substances qui réchauffent l'atmosphère) de l'énergie utilisée à bord (dès 2025, objectifs renforcés jusqu'en 2050) et, pour certains navires à quai, l'usage de l'alimentation électrique depuis la terre à partir de 2030.

256 FreightWaves Staff : « CMA CGM completes takeover of Morocco's Comanav », May 27, 2007, available at <https://www.freightwaves.com/news/cma-cgm-completes-takeover-of-moroccos-comanav>.

257 Adil Faouzi « Morocco's Maritime Fleet Declines to 17 Ships, Government Plans Revival Strategy », Morocco World News, Jun, 25, 2025, available at Morocco's Maritime Fleet Declines to 17 Ships, Government Plans Revival Strategy.

258 The Maritime Executive : « Report: Hyundai to Enter Competition for Morocco Shipyard », Jul 16, 2025, available at <https://maritime-executive.com/article/report-hyundai-to-enter-competition-for-morocco-shipyard?u>

industriels coréens s'étant positionnés sur la reprise/gestion du futur site casablancais²⁵⁹²⁶⁰.

L'adossement à Nador West Med (où un Joint-venture Marsa Maroc–CMA CGM opérera un terminal clé) et à Tanger Med, puis la mise en service de Dakhla Atlantique comme porte d'accès sahélienne, doivent offrir les volumes, services « verts » (soutage e-fuels, branchement à quai) et la visibilité nécessaires pour reconstituer un pavillon compétitif, rapatrier de la valeur de maintenance, et réduire l'empreinte en devises des affrètements²⁶¹. À court terme, la priorité est de sécuriser les maillons critiques (soutage, vracs énergétiques, rouliers) ; à moyen terme, d'aligner financement patient, gouvernance unifiée et décarbonation afin de transformer l'équation « port sans navires » en un écosystème maritime souverain et intégré.

Il y a une prise de conscience perceptible au plus haut niveau de l'Etat. Conformément aux Hautes Orientations du Souverain, les axes d'amélioration et de progrès ont été clairement identifiés, notamment la nécessité de se doter d'une flotte de la marine marchande à la hauteur des ambitions du pays.

Justement, cette ambition stratégique dépasse la simple dotation logistique. Elle s'inscrit dans une vision plus vaste, où la sécurité maritime ne saurait être réduite à sa seule dimension militaire ou policière. En réalité, elle repose aussi sur la capacité à offrir des perspectives économiques viables aux populations littorales, réduisant ainsi les facteurs de vulnérabilité et d'insécurité humaine.

Face à cette complexité croissante, il est désormais impératif d'adopter une approche intégrée de la sécurité maritime, articulant sécurité navale, sécurité économique et sécurité écologique. L'économie bleue ne saurait prospérer sans une mer sûre, mais la mer elle-même ne sera sûre que si elle est économiquement juste, écologiquement résiliente et humainement protégée.

259 Adil FAOUZI, « Morocco Launches Bid for Africa's Largest Shipyard in Casablanca », Morocco World News, Apr, 12, 2025, available at Morocco Launches Bid for Africa's Largest Shipyard in Casablanca

260 ANP « Port of Casablanca : Construction of a new shipyard », en ligne <https://www.anp.org.ma/en/grands-chantiers/chantiers-infrastructures/12>, consulté le 02 octobre 2025.

261 Baird Maritime : « New joint-venture to operate container terminal at Morocco's Nador West Med Port », Published on 30 Oct. 2024, available at <https://www.bairdmaritime.com/shipping/ports/new-joint-venture-to-operate-container-terminal-at-moroccos-nador-west-med-port>.

4.4. Résilience maritime : de la réduction du danger à la capacité d'absorber, résister et rebondir

«La victoire revient au plus persévérant.»
Napoléon

Face à l'ampleur et à la complexité croissante des risques (qu'ils soient naturels, accidentels, criminels ou systémiques), la résilience devient centrale. Elle désigne la capacité des systèmes maritimes (écologiques, économiques, logistiques, communautaires) à absorber les chocs, à s'adapter et à se transformer pour maintenir leurs fonctions essentielles et retrouver un état stable après une perturbation majeure. La sécurité maritime moderne vise non seulement à prévenir les dangers, mais aussi à construire une capacité collective à anticiper, à résister et à rebondir durablement face à toutes les formes de menaces, assurant ainsi une protection pérenne et dynamique.

La gestion des risques maritimes s'appuie aujourd'hui sur la convergence des savoirs scientifiques, des expériences des communautés littorales et de l'action publique. Elle repose à la fois sur les capacités techniques du moment et sur la volonté des sociétés d'agir face aux menaces, loin de toute posture de passivité. Sans dresser un catalogue exhaustif des initiatives, trois grandes orientations se dégagent : (1) la protection et la surveillance des littoraux, (2) la sécurisation de la navigation, (3) et la recherche d'une gouvernance internationale adaptée à la dimension désormais planétaire des enjeux maritimes. Ces approches, parfois spécifiques mais souvent combinées, constituent le socle d'une réponse différenciée aux vulnérabilités croissantes, se préparant ainsi à faire face aux vulnérabilités et menaces qui pèsent sur les espaces maritimes²⁶².

Mettons entre parenthèses la sensation subjective de danger : il ne s'agit plus d'un état psychologique individuel, mais des conditions matérielles, économiques et sociales qui le produisent. En milieu maritime, « assurer la sécurité » consiste d'abord à écarter ou réduire le danger à des niveaux acceptables—créer des situations où l'on ne craint raisonnablement aucun préjudice—sans nier pour autant les dynamiques de conflictualité propres aux espaces organisés (ports, routes, communautés littorales). Encore faut-il noter que ce que nos contemporains qualifient de « crise » (catastrophes naturelles, ruptures économiques, conflits sociaux, affrontements politiques) relève de la sécurité dès lors que sont brisés la quiétude issue de l'ordre établi et l'horizon de prévisibilité du proche futur.

262 Alain CABANTOUS & Gilbert BUTI : « De Charybde en Scylla. Risques, périls et fortunes de mer du XVI^e siècle à nos jours », Edition Belin, Collection Histoire, 2018 p. 335.

Les réactions collectives dépendent étroitement de la vulnérabilité psychologique et de la résilience des citoyens et des institutions : au moment du choc, une minorité garde son sang-froid, tandis que la majorité oscille entre peur, déni, riposte précipitée, panique ou fuite, selon les expériences vécues, les ancrages culturels et religieux, le rapport à l'autonomie ou à l'autorité, et la densité de l'esprit public. Cette fragilité est d'autant plus marquée que le développement des connaissances en psychologie collective et en sociologie n'a pas suivi celui des technologies de l'information, ce qui peut amplifier rumeurs et désinformation²⁶³.

Cette résilience s'articule autour de trois fonctions interdépendantes :

1. Préparation (readiness) : plans préventifs et scénarios d'urgence (marées noires, tempêtes, pannes critiques, cyberattaques), formation et exercices conjoints, prépositionnement des moyens, coordination inter-agences (ports, douanes, MRCC²⁶⁴, marines militaires et civiles, autorités environnementales).
2. Continuité / endurance (robustness) : capacité des systèmes—ports, navires, chaînes logistiques, communautés côtières—à poursuivre l'activité (ou à en limiter la dégradation) pendant l'événement : redondance des réseaux (énergie, IT/OT), basculement vers procédures dégradées, priorisation des flux vitaux, dispositifs ISPS, MDA et sûreté des câbles sous-marins.
3. Relèvement / récupération (recovery) : remise en service rapide et sûre après crise, avec des plans d'assainissement, de réparation et de reconstruction « en mieux » (build back better), intégrant retour d'expérience, correction des vulnérabilités et adaptation climatique (élévation des quais, protections littorales, énergies et soutage « verts »).

Sur le plan opérationnel, une politique de résilience combine : évaluation des risques multi-aléas (naturels, technologiques, criminels), stress tests d'infrastructures critiques, redondance (groupes électrogènes, liaisons data, terminaux alternatifs), cybersécurité portuaire et navire-système, traçabilité en temps réel des flux (PCS/guichet unique), plans de continuité d'activité (PCA) et exercices inter-bassin.

263 Alain PLANTEY : « La psychologie de crise », "Défense nationale", juin 1988, pp 17-18.

264 MRCC : Maritime Rescue Coordination Centre (Centre de coordination de sauvetage maritime). Son rôle est de recevoir les alertes de détresse, déclencher et coordonner les opérations de recherche et sauvetage (SAR) dans une zone maritime définie, 24/7, avec moyens navals, aériens et services côtiers.

Des indicateurs objectivent les progrès : temps d'indisponibilité des terminaux, délai de rétablissement des VTS/MRCC, taux de détournement évité, pertes de charge logistique, coût d'assainissement par tonne, émissions évitées, délais d'indemnisation et de retour des emplois.

Enfin, la résilience est systémique : elle suppose une gouvernance à niveaux multiples (local–national–régional), des chaînes de commandement claires en crise, des protocoles transfrontaliers (assistance, remorquage, SAR, pollution), et l'implication des communautés littorales (alerte, abris, relogement, revenus alternatifs).

Insérée dans la matrice contemporaine de sécurité maritime (sûreté/marine safety, puissance navale/seapower, économie bleue, résilience), elle transforme l'avantage géographique en avantage de stabilité, condition de la compétitivité durable des ports, de la protection des écosystèmes et de la co-gouvernance des corridors.

Normalement on établit une grille de risques à tous les niveaux, et on réagit selon les deux principaux critères, à savoir la gravité de l'événement et la probabilité d'occurrence de ce risque, selon le tableau suivant :

Tableau 5 : Grille des risques (Occurrence vs Gravité)

Probabilité de risque		Gravité du risque				
		Catastrophique A	Catastrophique B	Catastrophique C	Catastrophique D	Catastrophique E
Fréquent	5	5A	5B	5C	5D	5E
Occasionnel	4	4A	4B	4C	4D	4E
Isolé	3	3A	3B	3C	3D	3E
Improbable	2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrêmement improbable	1	1A	1B	1C	1D	1E

La réaction sera menée en fonction de l'emplacement de la case et sa couleur. A titre illustratif :

- **5A/5B/5C** (rouge) → traiter d'urgence avant de poursuivre l'activité.
- **3D/2D** (orange) → réduire le risque (procédures, protections, formation) et suivre.
- **1D/1E/2E** (vert) → niveau acceptable, simple veille.

D'où l'urgence d'ériger la résilience en principe opératoire liant prévention, gestion de crise et relèvement — en agissant simultanément sur les facteurs objectifs du danger et sur les capacités sociales à l'absorber, y faire face et rebondir.

Cette grille va nous mener vers l'étude de la matrice des risques maritimes, déclinée en vulnérabilités, défis et menaces, prémisses de la deuxième partie de cette recherche, axée davantage sur les actions stratégiques à opérer pour faire face à ces risques, commençant par une étude évaluative de la matrice des risques, avant de procéder aux mesures opératives dans le cadre d'une gouvernance sécuritaire de collaboration entre plusieurs parties-prenantes au sein d'une vision prospective ouverte sur un espace maritime élargi.

Partie II :

STRATÉGIES de la Sécurité MARITIME

« Il n'y a pas de vent favorable pour celui qui ne sait où il va. »

Sénèque.

Après avoir analysé les tenants et aboutissants de l'ordre sécuritaire maritime, dans ses composantes géopolitiques et conceptuelles, et en avoir dégagé les principaux enjeux pour le Maroc dans l'espace méditerranéen et atlantique, l'étude peut désormais s'orienter vers le champ de l'action stratégique. Si la première partie a permis de cerner le cadre global et régional de la sécurité maritime ainsi que les dynamiques normatives et de puissance qui l'animent, cette seconde partie s'attache à examiner la manière dont ces constats se traduisent en pratiques concrètes de gestion et de protection des espaces maritimes.

Dans ce prolongement, l'élaboration d'une matrice des risques maritimes constitue une étape décisive. Elle permet de passer d'une réflexion conceptuelle à une lecture opérationnelle, en identifiant les vulnérabilités structurelles, les défis à long terme et les menaces immédiates auxquels le Maroc est confronté dans son espace maritime. Si la centralité géographique et géopolitique du Royaume constitue indéniablement un atout majeur, elle le place également au cœur des risques qui traversent l'espace atlanto-méditerranéen : surexploitation halieutiques, trafics illicites, tensions sécuritaires, pressions migratoires ou encore menaces environnementales.

Ce cadre analytique fournit non seulement une cartographie des risques, mais aussi une hiérarchisation utile à la formulation des piliers et stratégies de sécurité. En articulant diagnostic et action, la matrice devient un outil essentiel pour anticiper, réduire ou neutraliser les risques, et inscrire la sécurité maritime du Royaume dans une logique à la fois nationale, régionale et internationale.

Chapitre 4 :

Matrice des risques maritimes dans l'espace Méditerranéen-Atlantique du Maroc

Dans le domaine maritime, la stratégie de sécurité doit être appréhendée au préalable, à travers trois dimensions complémentaires : les vulnérabilités, les défis et les menaces. Ces notions, bien que proches, renvoient à des réalités distinctes qui structurent l'analyse des risques et conditionnent les réponses stratégiques des États. Pour le Maroc, l'approche par matrice des risques permet d'articuler fragilités structurelles internes (vulnérabilités- faiblesse subie), problématiques stratégiques de long terme (défis- obstacle à relever) et dangers immédiats (menaces-à contrer). Cet approche offre ainsi un cadre d'analyse intégrant la complexité des enjeux régionaux et internationaux, tout en mettant en lumière la spécificité de la position maritime du Royaume. Dans cette perspective, l'examen successif des vulnérabilités, des défis et des menaces constitue une étape essentielle pour comprendre la nature et la hiérarchie des risques qui pèsent sur l'espace méditerranéen-atlantique du Maroc.

De prime abord, il convient de préciser que les vulnérabilités représentent les fragilités internes d'un système : elles ne constituent pas un danger en soi mais créent des points faibles susceptibles d'être exploités ou amplifiés par des facteurs extérieurs. Dans le cas du Maroc, la dépendance énergétique, la faiblesse relative des moyens navals ou encore l'insuffisance de surveillance côtière illustrent ces fragilités structurelles.

Quant aux défis, ils s'apparentent à des obstacles ou problématiques de long terme, souvent liés à des mutations globales, telles que le changement climatique, la sécurisation durable des routes maritimes ou la gestion des ressources halieutiques. Ils exigent une vision stratégique et peuvent, selon la capacité de l'État, se transformer en opportunités d'action et d'innovation.

Enfin, les menaces se distinguent par leur dimension immédiate et intentionnelle : piraterie, trafics illicites, terrorisme maritime ou incursions militaires constituent autant de dangers concrets pesant sur la sécurité nationale et régionale. Contrairement aux défis, elles nécessitent une réaction rapide et souvent coercitive.

L'analyse des menaces ne suffit toutefois pas à saisir l'ensemble des fragilités maritimes. Pour comprendre la profondeur des risques, il faut élargir le regard vers les vulnérabilités structurelles qui, en Afrique comme au Maroc, conditionnent la capacité des États à prévenir ou à répondre efficacement aux dangers. C'est dans cette perspective qu'il convient d'examiner les vulnérabilités africaines et marocaines.

5. Vulnérabilités Africaines et marocaines

L'Afrique méditerranéenne et atlantique se situe à un carrefour stratégique des échanges mondiaux, reliant continents, flux commerciaux et routes énergétiques. Cette centralité, tout en favorisant l'intégration et la connectivité, expose aussi la région à des vulnérabilités écologiques, sécuritaires et économiques qui pèsent directement sur la stabilité régionale. Le Maroc, pleinement inséré dans cet espace, en partage les fragilités tout en étant confronté à ses propres défis internes. Ces vulnérabilités doivent donc être analysées comme des facteurs systémiques, où se croisent dynamiques locales, régionales et globales.

Longtemps réduite, dans les représentations internationales, à un continent marginalisé – marqué par les stigmates de la colonisation, les conflits à coloration identitaire et la pauvreté –, l'Afrique continue d'être trop souvent perçue comme une victime passive des désordres globaux ou comme un terreau d'extrémisme violent. Certes, ces vulnérabilités persistent, mais elles coexistent avec une centralité stratégique majeure : le continent abrite près de 30 % des minéraux essentiels à l'économie mondiale, un atout dont la guerre en Ukraine a brutalement rappelé l'importance dans les équilibres énergétiques et industriels. Dans ce contexte, la compétition mondiale pour le pouvoir et l'accès aux ressources propulse désormais l'Afrique au centre de l'ordre international, déboulonnant définitivement le mythe d'un continent périphérique ou "à part".

Cette revalorisation stratégique accroît les convoitises : l'intensification de la concurrence pour l'influence et les richesses africaines oblige les acteurs extérieurs, notamment occidentaux, à clarifier leurs intérêts et à adapter leurs approches. À défaut, leurs conditionnalités, souvent perçues comme imposées de l'extérieur, risquent de fragiliser leur accès aux marchés et leur crédibilité dans un environnement où l'Afrique affirme de plus en plus sa place comme acteur incontournable²⁶⁵.

Les vulnérabilités africaines relèvent d'un enchevêtrement de facteurs structurels — dépendances, déficits institutionnels et effets ambivalents de la mondialisation — qui se renforcent mutuellement, faisant d'un continent stratégique un espace aussi fragilisé. Le Maroc, malgré son rôle d'acteur maritime majeur, n'échappe pas à ces dynamiques systémiques : elles pèsent directement sur la sécurité de ses espaces maritimes et compliquent la gestion de ses frontières dans un environnement d'interdépendances régionales et globales.

265 Nina WILÉN : « L'Afrique dans le grand jeu mondial », dans « Les Défis sécuritaires en Afrique », Éditions des Équateurs / Humensis/Le Rubicon, 2023 pp. 15-32.

Ces limites sont exacerbées par des risques transnationaux tels que l'émigration clandestine, le trafic de stupéfiants et les activités criminelles qui ciblent les infrastructures stratégiques (ports, câbles sous-marins, plateformes offshore). Ces vulnérabilités exposent les États à des risques hybrides combinant piraterie, terrorisme maritime, cyberattaques et catastrophes naturelles. Le golfe de Guinée illustre cette insécurité chronique : la piraterie, combinée à l'instabilité politique, y entraîne des pertes humaines, économiques et environnementales estimées à plusieurs milliards de dollars par an.

Ces risques hybrides ne sont pas seulement le produit de dynamiques criminelles ou géopolitiques externes ; ils trouvent aussi un terreau favorable dans les fragilités internes des États riverains. L'insuffisance des capacités de contrôle, les déficits institutionnels et les carences structurelles affaiblissent la résilience maritime africaine et accentuent la vulnérabilité face aux menaces transnationales.

5.1. Fragilités internes et carences structurelles africaines

En effet, dans l'espace méditerranéen-atlantique, de nombreux États africains peinent encore à exercer un contrôle effectif sur leurs zones économiques exclusives (ZEE), malgré des cadres juridiques et institutionnels tels que la CNUDM (1982), la Convention de Palerme (2000), les dispositifs de l'OMI ou le Code de conduite de Yaoundé (2013). L'insuffisance des capacités techniques et des dispositifs de surveillance, conjuguée aux dysfonctionnements institutionnels et à la corruption interne, réduit considérablement l'efficacité des mécanismes de lutte contre les fléaux maritimes, tels que la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). L'absence d'infrastructures de surveillance robustes, la délimitation incertaine des frontières maritimes et la faiblesse des moyens navals favorisent l'exploitation illégale des ressources, dont ont grandement besoin les pays de la région.

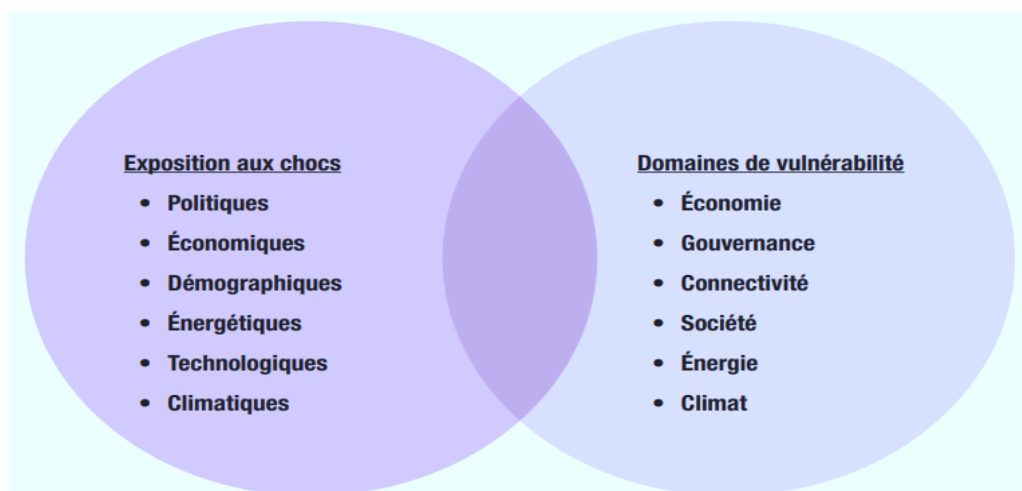
En réalité, ces fragilités s'inscrivent dans un contexte plus large où l'Afrique, selon le rapport 2024 de la CNUCED, se trouve au cœur de crises mondiales interconnectées — économiques, climatiques et géopolitiques — qui exacerbent ses vulnérabilités structurelles. La dépendance persistante aux matières premières, le poids croissant de la dette, la faiblesse chronique des infrastructures et l'exposition aux chocs globaux alimentent une instabilité régionale qui dépasse largement le cadre de crises ponctuelles.

C'est précisément ce que souligne le rapport 2024 de la CNUCED, en mettant en évidence la nature multidimensionnelle de ces fragilités, lesquelles s'alimentent mutuellement dans six domaines interconnectés²⁶⁶ :

- **Politiques** : multiplication des coups d'État (220 sur 492 dans le monde depuis 1950) et fragilisation des institutions démocratiques ;
- **Économiques** : endettement élevé (près de la moitié des pays dépassant un ratio dette/PIB de 60 % en 2023), déséquilibres commerciaux et inflation ;
- **Démographiques** : croissance rapide et pressions migratoires ;
- **Énergétiques** : dépendance aux énergies fossiles et déficit en infrastructures, moins de 50 % de la population ayant accès à une électricité fiable ;
- **Technologiques** : fractures numériques et faible préparation aux innovations ;
- **Climatiques** : aléas extrêmes, notamment agricoles, qui ont affecté 110 millions de personnes en 2022, pour un coût estimé à 8,5 milliards de dollars.

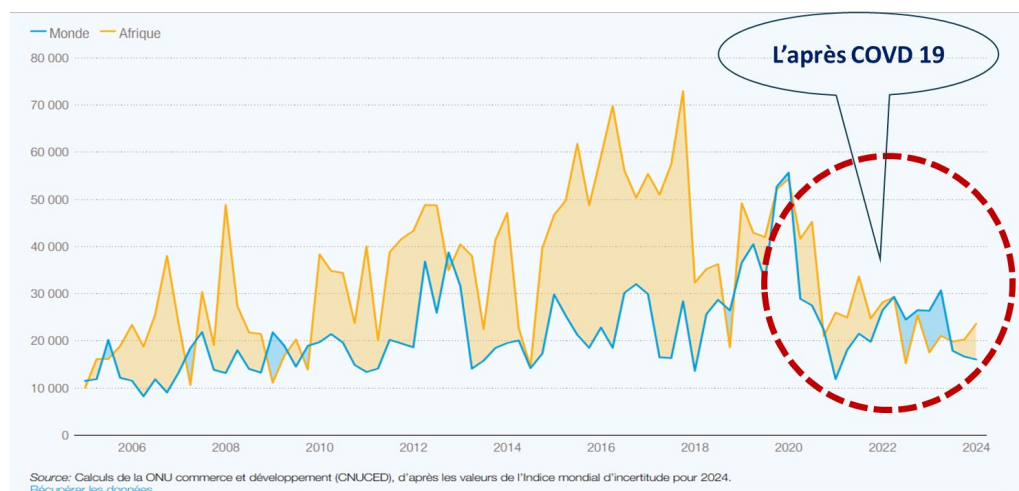
Cette approche permet de visualiser concrètement la manière dont ces dimensions interconnectées se renforcent les unes les autres, accentuant la vulnérabilité systémique du continent face aux chocs extérieurs :

Figure 13 : Vulnérabilité face aux chocs extérieurs



Ces vulnérabilités et menaces, multiples et imbriquées, appellent une analyse différenciée, selon les périodes et les régions, où la phase post-covid a montré une meilleure résilience de l'Afrique par rapport au Reste du Monde, comme illustré par le graphe suivant ;

²⁶⁶ CNUCED : « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 », 10 février 2025, disponible sur https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2024_fr.pdf, consulté la dernière fois le 05 septembre 2025.

Figure 14 : Indice d'incertitude mondiale, moyennes d'Afrique et le monde (2005-2024)

Cela n'empêche qu'il y a encore beaucoup de chemin à parcourir pour réduire les effets de ces carences et dysfonctionnements.

Réduire ces carences institutionnelles et structurelles demeure donc une condition préalable, mais non suffisante, pour renforcer la sécurité maritime. Car au-delà des fragilités humaines et organisationnelles, se profilent des vulnérabilités d'une autre nature, liées cette fois aux équilibres écologiques des océans, dont la dégradation constitue un facteur de risque transversal et partagé par l'ensemble des États riverains.

5.2. Vulnérabilités écologiques partagées

D'une manière générale, les océans, loin d'être inépuisables, révèlent aujourd'hui une profonde vulnérabilité face aux pressions humaines et au changement climatique : érosion côtière, montée des eaux, acidification due à l'absorption massive de CO₂, effondrement des stocks halieutiques, raréfaction du sable marin et pollution plastique massive menacent leur équilibre. Ces dérèglements ne relèvent pas seulement de l'écologie : ils fragilisent la sécurité alimentaire, accentuent les migrations littorales, alimentent trafics et conflits autour des ressources, et compromettent la stabilité des infrastructures et des routes maritimes. Parce qu'ils produisent plus de la moitié de l'oxygène mondial et régulent le climat, les océans constituent un centre de gravité vital : leur déstabilisation fait de la préservation écologique un enjeu stratégique indissociable de la sécurité internationale.

À cette dimension sécuritaire s'ajoute une vulnérabilité écologique croissante. La mer, miroir de nos sociétés²⁶⁷, reflète les dérèglements que nous lui imposons : montée des eaux liée au réchauffement climatique, destruction de la biodiversité marine, prolifération de plastiques – près de 24 400 milliards de microparticules flottant déjà dans les océans –, ou encore drame des migrations tragiquement interrompues en mer. Comme l'a averti l'historien Christian Buchet : « Nous n'aurons pas d'océan de rechange ». La communauté internationale, consciente de cette urgence, s'est engagée à protéger au moins 30 % des espaces maritimes d'ici à 2030, sous l'égide des Nations unies. Préserver la mer et sa biodiversité devient donc un impératif stratégique autant qu'un devoir éthique, condition de la stabilité globale²⁶⁸.

Cette vulnérabilité planétaire des océans prend une résonance particulière en Afrique, continent paradoxalement marginal dans sa contribution au réchauffement climatique mais disproportionnellement exposé à ses effets. Ici, l'impact du changement climatique se conjugue à des fragilités structurelles, économiques et politiques, transformant la mer en multiplicateur de menaces pour la stabilité des sociétés et des États. Cyclones récurrents au Mozambique, sécheresses chroniques dans la Corne de l'Afrique ou inondations dévastatrices en Afrique de l'Ouest : les catastrophes naturelles se succèdent, faisant peser sur les pays africains un coût évalué entre 5 et 15 % de leur PIB annuel.

Pourtant, si tout le monde s'accorde sur le constat, les solutions tardent à émerger : comme le rappelle un observateur, « lorsqu'il s'agit de proposer des réponses, vous siégez avec quinze professionnels qui vous donnent chacun un avis différent ». La protection des ressources naturelles mérite mieux que des réunions internationales à grand spectacle, souvent bâclées, qui peinent à traduire l'urgence en actions concrètes²⁶⁹.

Le Golfe de Guinée illustre cette vulnérabilité extrême. Pris en étau entre la montée du niveau des océans et l'affaissement progressif du sol, cet espace littoral abrite une conurbation gigantesque, s'étendant d'Abidjan à Lagos en passant par Cotonou et Accra. Avec plus de 50 millions d'habitants attendus à l'horizon d'une décennie, cette zone pourrait devenir, d'ici la fin du siècle, la plus grande mégalopole du globe. Or, ses côtes basses, constituées de sédiments friables, s'érodent rapidement, et les zones les plus exposées, situées à moins de deux mètres d'altitude, concentrent populations et activités économiques.

267 Michel LEFEBVRE : « La mer est notre miroir », Le Monde HORS-SÉRIE Septembre > Novembre 2022, p. 2.

268 Christian BUCHET : « Nous n'aurons pas d'océan de rechange ! », Le Monde H.S_9-11-2022, pp. 6-11.

269 Cédric GOUVERNEUR : « Changement climatique, c'est déjà demain », Afrique Magazine, juin 2024, pp. 32-41.

Face à cette menace, des solutions existent : la restauration des mangroves, véritables digues naturelles, pourrait renforcer la biodiversité, stocker du carbone et contribuer à ralentir l'érosion²⁷⁰.

Dans cette configuration régionale, les littoraux marocains se trouvent confrontés à la montée des eaux et aux pressions démographiques et industrielles. La question environnementale ne se réduit plus au registre écologique : elle devient un enjeu de souveraineté, de sécurité nationale et de coopération régionale, appelant une approche intégrée où résilience écologique et stabilité stratégique sont indissociables. Sinon, elles se transformeraient en menaces systémiques, touchant simultanément la sécurité humaine, la stabilité économique et la résilience des États côtiers.

Multiplicateur de menaces systémiques, l'élévation du niveau de la mer rend les impacts littoraux largement irréversibles pour la sécurité humaine et économique : elle compromet les besoins vitaux (eau, alimentation, santé) en intensifiant inondations, ondes de tempête et salinisation, provoque des déplacements forcés générateurs d'insécurité chronique et de tensions sociales, tout en dégradant les infrastructures critiques, désorganisant les chaînes logistiques et affaiblissant les secteurs productifs (tourisme, pêcheries, agriculture) via l'érosion et la perte d'écosystèmes, au point de menacer la réalisation des ODD dans les territoires les plus exposés. D'où l'urgence d'une réponse intégrée—adaptation des infrastructures et des écosystèmes, coopération transfrontalière, financements dédiés— Un tel diagnostic nous éclaire directement la forte vulnérabilité du littoral marocain (érosion, submersions, pressions sur infrastructures et activités).

En effet, sur les côtes marocaines, l'élévation du niveau de la mer se traduit déjà par une érosion accélérée (≈ 14 cm/an sur le littoral méditerranéen et 12 cm/an sur l'Atlantique) et par une exposition élevée des activités, puisque la frange littorale concentre environ 80 % des industries du pays et près de 60 % du PIB ; des corridors urbains denses comme Casablanca–Mohammédia (Ain Sbâa, Ain Diab, promenades de la mosquée Hassan II, etc.) figurent parmi les points chauds des submersions marines lors de tempêtes, avec un risque croissant à l'horizon 2100.

À l'échelle méditerranéenne, le GIEC classe le Maroc parmi les pays les plus exposés et rappelle que la hausse relative du niveau marin pourrait approcher $\sim 1,1$ m d'ici 2100 selon les scénarios élevés, des ordres de grandeur cohérents

270 Idem

avec les synthèses régionales MedECC ($\approx 40\text{--}100\text{ cm}$). Selon une dernière déclaration de Mme Sanaa El Amrani, Directrice des ports et du domaine public maritime, 18 % des côtes marocaines (soit 600 km) sont vulnérables à l'érosion, la submersion marine ou l'ensablement²⁷¹. Par ailleurs, la région de Safi enregistre un indice de vulnérabilité côtière de 2,68 (bien au-dessus du seuil faible de 1,5), menaçant des infrastructures critiques comme la centrale thermique de Safi. Le changement climatique accélère ce phénomène, avec une érosion moyenne de 12 à 14 cm/an sur les côtes, soit le double de la moyenne mondiale²⁷². Les autorités marocaines signalent que les processus d'érosion affectent déjà près des deux tiers des plages et intègrent, dans la conception des ouvrages portuaires, une élévation de +0,5 à +0,6 m tout en déployant un cadre légal (loi 81-12) et des plans de gestion intégrée du littoral, qui contribue à 60 % du PIB national. Avec 80 % de ses industries situées sur le littoral, le Maroc doit en outre impérativement protéger ses côtes de l'érosion et de la submersion : des projets de stabilisation, comme celui des dunes d'Agadir, ont déjà mobilisé 457 millions de dirhams entre 2019 et 2023. Le tourisme côtier, vital pour l'emploi, demeure également menacé : sans actions suffisantes, il pourrait perdre entre 14 et 32 % de ses emplois d'ici 2035.

Il n'en demeure pas moins que les vulnérabilités écologiques, bien qu'essentielles, ne sauraient être isolées des dimensions économiques et commerciales. Car la résilience maritime de l'Afrique dépend aussi de sa capacité à mieux s'intégrer dans les chaînes de valeur mondiales.

5.3. Connectivité et chaînes de valeur : des maillons fragiles de l'Afrique

L'Afrique demeure fragilisée par une intégration insuffisante dans les chaînes de valeur mondiales, où la plus grande part de la valeur ajoutée se concentre en aval. Cette situation expose les économies africaines à une dépendance structurelle et accentue leur vulnérabilité face aux chocs extérieurs. Si des complémentarités existent entre pays de différents niveaux de revenu et de développement, elles peinent à être exploitées en raison de coûts commerciaux élevés – qu'ils soient tarifaires ou non tarifaires – qui entravent la fluidité des échanges²⁷³.

271 Citée par Amine BOUWAFOD, media24, le 24 mai 2025, disponible sur <https://medias24.com/2025/05/24/occupation-illegale-degradation-recul-du-trait-de-cote-letat-renforce-le-controle-et-la-protection-du-domaine-public-maritime/>.

272 Kanako HASEGAWA & Ulrike LEHR : « Morocco: Strengthening climate resilience to safeguard and grow coastal tourism jobs », World Bank Blogs, September 24, 2024, available at <https://blogs.worldbank.org/en/arabvoices/morocco-strengthening-climate-resilience-to-safeguard-and-grow-coastal-tourism-jobs>.

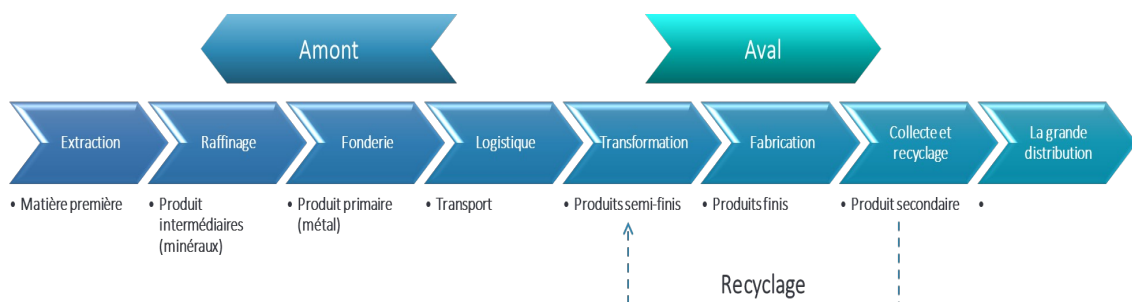
273 CNUCED : « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 Libérer le potentiel commercial de l'Afrique : Dynamiser les marchés régionaux et réduire les risques », disponible sur Développement économique en Afrique 2024 : Libérer le potentiel commercial de l'Afrique –, p. 87

Ces carences se traduisent d'abord par la faiblesse des volumes de valeur ajoutée intégrés dans les échanges, insuffisants pour améliorer la qualité et la diversification des exportations africaines. Si le continent reste l'objet de convoitises pour ses matières premières, il ne pourra réellement tirer parti de ses richesses qu'en développant la transformation locale et en s'insérant en aval dans les chaînes de valeur mondiales (Global Value Chains), condition indispensable pour renforcer sa souveraineté économique et son poids géostratégique.

Ces carences se traduisent par la faiblesse des volumes de valeur ajoutée intégrés dans les échanges, limitant la qualité et la diversification des exportations africaines. Or, à chaque étape de la chaîne de valeur mondiale (Global Value Chains), depuis l'extraction la production jusqu'à la distribution finale, en passant par la transformation (et éventuellement recyclage), se crée une valeur ajoutée, en créant également des emplois dans chaque segment de cette chaîne, qui échappent en grande partie au continent.

L'approche classique du commerce international profite surtout aux pays industrialisés, qui maximisent leurs revenus grâce à la transformation des matières premières. Pour l'Afrique, l'enjeu stratégique est donc de développer ses capacités locales de transformation et de s'insérer en aval dans les chaînes de valeur, condition indispensable pour réduire sa dépendance structurelle et renforcer son poids économique et géopolitique. Constat amère : « Le point faible de l'Afrique est qu'elle ne contrôle pas les filières de production, dont elle fournit les matières premières... (Sans renforcement de) leurs structures industrielles, ils resteront tributaires des influences stratégiques »²⁷⁴.

Figure 15 : Présentation de la Chaîne de Valeurs Globales des Matières premières



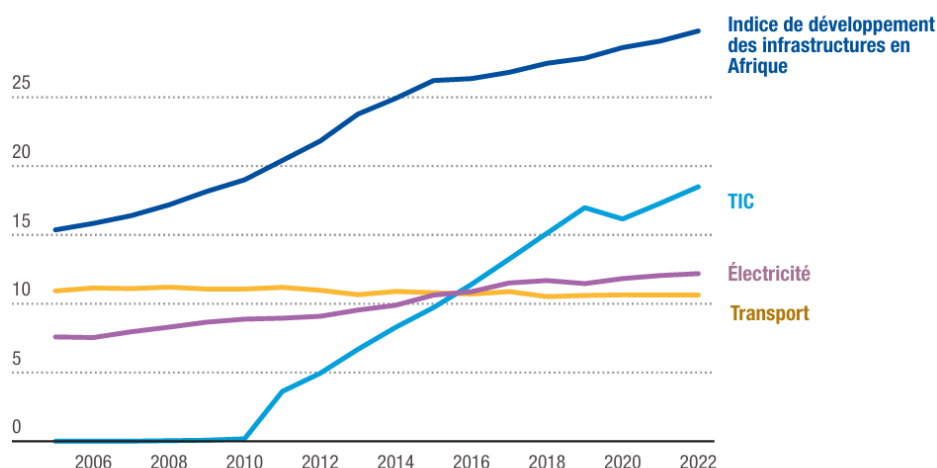
Conception : BOUSSIF Mostafa (2025)

274 Isabelle RAMDOO : « L'Afrique des ressources naturelles », IISD (International Institute for Sustainable Development), <https://www.iisd.org/system/files/publications/afrique-ressources-naturelles-vanguardia-fr.pdf>, du 27/11/2019

Or, les carences de connectivité et de coopération régionale continuent de freiner cette insertion et d'exposer les économies africaines à une dépendance structurelle accrue.

Elles se traduisent aussi par une fragilité logistique : lorsque les réseaux régionaux demeurent discontinus, chaque perturbation dans les hubs majeurs ou corridors commerciaux accroît la vulnérabilité économique et sécuritaire.

Figure 16 : Evolution de la connectivité en Afrique (2005-2022)



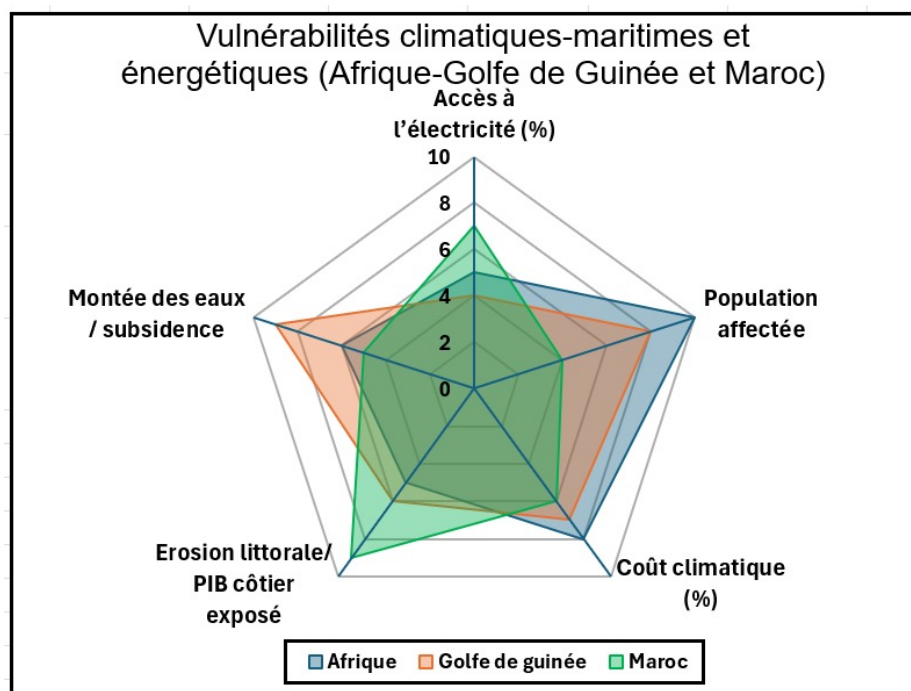
Source : Calculs de la CNUCED, basés sur l'indice de développement des infrastructures en Afrique.

Source : CNUCED « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 »,²⁷⁵

La connectivité, vecteur de puissance, devient ainsi aussi un multiplicateur de risques, appelant une stratégie proactive de résilience logistique et d'intégration régionale.

Cette exigence se renforce face aux vulnérabilités climatiques et énergétiques, car la dépendance aux corridors maritimes expose le Maroc autant aux dérèglements environnementaux (érosion côtière, montée des eaux, tempêtes) qu'aux fluctuations énergétiques mondiales, rendant indispensable une approche intégrée sécurité-climat-énergie.

²⁷⁵ CNUCED : « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 Libérer le potentiel commercial de l'Afrique : Dynamiser les marchés régionaux et réduire les risques », disponible sur Développement économique en Afrique 2024 : Libérer le potentiel commercial de l'Afrique –, p. 87

Figure 17 : Vulnérabilités climatiques-maritimes et énergétiques

Source : CNUCED « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 »²⁷⁶, adapté par l'auteur.

Pour atténuer ces vulnérabilités, le Maroc mise sur une triple stratégie. D'une part, la diversification des corridors avec le développement du port de Dakhla Atlantique et la modernisation de Nador West Med vise à désenclaver davantage le commerce africain.

D'autre part, l'approfondissement de la coopération Sud-Sud (notamment via l'Initiative Atlantique pour l'Afrique) permet de renforcer les chaînes de valeur intrarégionales et de mutualiser les capacités logistiques. Enfin, l'investissement dans des infrastructures durables et résilientes – intégrant les normes de la « diplomatie bleue » et de la transition énergétique – offre une voie pour conjuguer connectivité, souveraineté et sécurité.

²⁷⁶ CNUCED : « Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 Libérer le potentiel commercial de l'Afrique : Dynamiser les marchés régionaux et réduire les risques », disponible sur Développement économique en Afrique 2024 : Libérer le potentiel commercial de l'Afrique –, p. 87

Mais ces efforts nationaux, aussi structurants soient-ils, ne sauraient suffire à neutraliser des risques dont la nature est avant tout globale et systémique, que le Maroc doit intégrer dans sa stratégie dans le domaine maritime. Parmi ces vulnérabilités globales figure au premier plan la dimension technologique, où les câbles sous-marins, véritables artères numériques du commerce et de la communication mondiale, révèlent autant d'opportunités que de fragilités pour le Maroc et l'ensemble de l'espace méditerranéen-atlantique.

5.4. Vulnérabilités technologiques des câbles sous-marins:

Sur le plan technologique, la numérisation et l'innovation (surveillance satellitaire, intelligence artificielle appliquée à la navigation et gestion portuaire, systèmes autonomes) redéfinissent la gouvernance et la sécurité des mers, tout en mettant en évidence de nouvelles vulnérabilités. Cette fragilité accrue rend d'autant plus crucial l'essor des flux numériques, reposant sur une infrastructure sous-marine en constante expansion. L'importance stratégique de ces infrastructures n'est pas nouvelle : dès le XIX^e siècle, les câbles télégraphiques faisaient déjà l'objet de traités internationaux visant leur protection²⁷⁷. Ces câbles de télécommunication, hier télégraphiques et aujourd'hui en fibre optique, jouent depuis le XIX^e siècle un rôle stratégique majeur, à la fois économique et géopolitique.

Historiquement dominés par le Royaume-Uni, ils ont servi au commerce, à la défense et au contrôle des communications. Leur importance persiste à l'ère d'Internet, suscitant inquiétudes et tensions face aux risques de sabotage et d'espionnage, notamment dans le contexte de rivalités internationales actuelles. La France sur les traces du Royaume-Uni, relia, à partir de 1870, Marseille à Alger : « les câbles étaient devenus indispensables, non seulement pour le commerce maritime de toutes les grandes puissances et de leurs colonies, mais aussi pour défendre ce commerce et ces colonies en temps de guerre », écrit l'historien Daniel Headrick²⁷⁸.

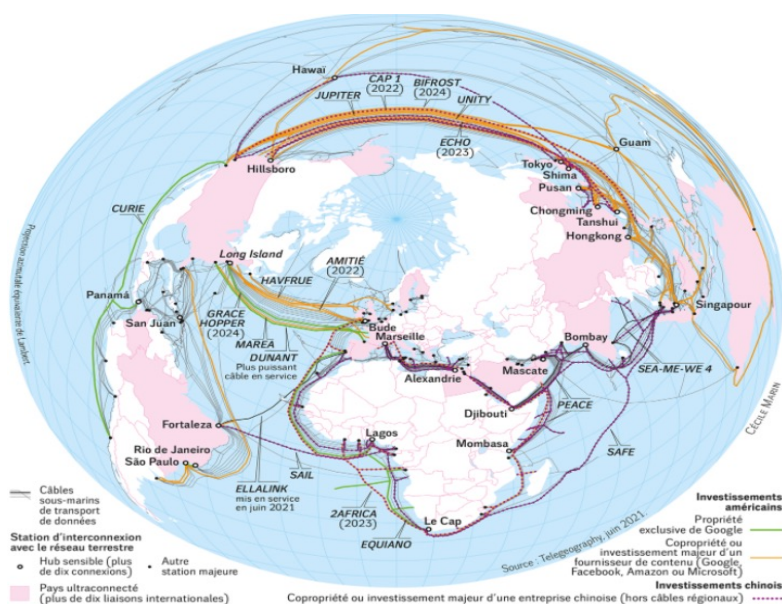
À la protection, sont désormais mobilisées marines militaires, technologies de surveillance et coopération internationale. Actuellement, 99 % du trafic intercontinental d'Internet repose sur des câbles de fibre optique immergés au fond des océans (contre 20 % de l'énergie via les pipelines), des infrastructures à la fois essentielles et vulnérables. Leur cartographie exacte étant imprécise et

277 Convention for the Protection of Submarine Telegraph Cables, Paris, 1884.

278 Daniel Headrick, « Le rôle stratégique des câbles sous-marins intercontinentaux, 1854-1945 », dans Pascal Griset (sous la dir. de), Les Ingénieurs des télécommunications dans la France contemporaine, Comité pour l'histoire économique et financière de la France - IGPDE, Vincennes, 2013, Cité par Charles PERRAGIN & Guillaume RENOARD : « Les câbles sous-marins, une affaire d'États », Le Monde Diplomatique de juillet 2021, pp.22-23.

leur maintenance complexe, ces câbles sont exposés à des risques de sabotage ou de destruction, ce qui pourrait gravement affecter la connectivité, à travers lesquels transitent les données majoritairement par les serveurs des GAFAM basés aux États-Unis. En parallèle, les câbles électriques sous-marins, indispensables aux interconnexions des énergies renouvelables offshore, et les gazoducs immergés sont également menacés. De la Première Guerre mondiale (sabotage des câbles allemands par les Alliés) au conflit russo-ukrainien (menaces sur Nord Stream et les câbles européens), ces artères stratégiques ont toujours été convoitées ou attaquées. Les attaques conventionnelles s'étendent désormais aux cybermenaces et au terrorisme transnational, ciblant indifféremment câbles et oléoducs²⁷⁹. Aujourd'hui, la protection de ces infrastructures vitales mobilise non seulement des marines militaires, mais aussi des technologies de surveillance et des dispositifs de coopération internationale. L'importance stratégique des fonds marins – support d'infrastructures globales vulnérables – exige donc une doctrine encadrant leur sécurisation²⁸⁰.

Figure 18 : Vulnérabilité des réseaux de câbles sous-marins et hubs sensibles



Source : C. PERRAGIN & G. RENOARD « Les câbles sous-marins, une affaire d'États »²⁸¹

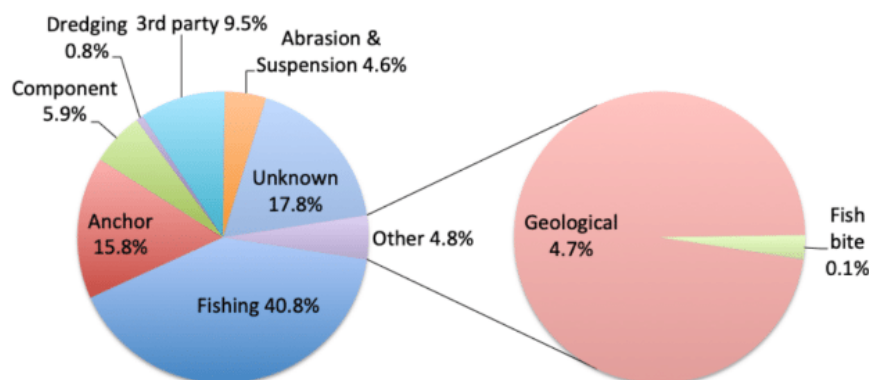
279 Hélène TERROM : « Entre liberté et protection : les défis des câbles sous-marins », Conflits Entre liberté et protection : les défis des câbles sous-marins | Conflits : Revue de Géopolitique, du 12 juillet 2022

280 Alex WESTLEY : « La guerre des fonds marins », Revue Conflits <https://www.revueconflits.com/un-autre-avis-sur-les-infrastructures-nationales-critiques-et-la-guerre-des-fonds-marins/>, 23 novembre 2024.

281 Charles PERRAGIN & Guillaume RENOARD : « Les câbles sous-marins, une affaire d'États », Le Monde Diplomatique de juillet 2021, p. 23.

En plus d'une multitude de causes de détériorations, ces infrastructures critiques pourraient être ciblées en période de tensions, fragilisant les réseaux électriques et accentuant les risques de déstabilisation énergétique²⁸².

Figure 19 : Pourcentage de défauts de câbles liés à différentes causes



Source : International Cable Protection Committee (ICPC), March 2021²⁸³

Si le projet maroco-britannique Xlinks se réalise, le Maroc se positionnerait comme un acteur majeur des énergies propres, qui pourrait fournir jusqu'à 8 % de l'électricité du Royaume-Uni grâce à l'énergie solaire et éolienne ... Desertec, une initiative allemande visant à utiliser l'énergie solaire dans le désert du Sahara pour alimenter l'Europe. Son succès ouvrira plus d'opportunités pour les pays d'Afrique du Nord et au-delà », a déclaré le professeur Michaël Tanchum²⁸⁴.

Aussi structurants que soient les efforts menés au niveau national et dans le cadre multilatéral, ils demeurent insuffisants face à des risques dont la portée est intrinsèquement globale et systémique. Le Maroc, en tant qu'acteur maritime stratégique, ne peut donc les ignorer et doit inscrire sa réflexion sécuritaire dans une perspective élargie, où les enjeux dépassent largement le cadre strictement national.

282 Xavier RAUFER : « La nouvelle géopolitique des connexions mondiales », in Conflits, N°56, mars 2025, pp 25-27.

283 International Cable Protection Committee (ICPC), « Warming Oceans And Changing Fishing Practices,» Submarine Cable Protection and the environment, March 2021.

284 Cité par Yasmine SAIH « Le soleil et le vent font du Maroc une nouvelle centrale énergétique propre », HESPRESS, à travers lien - <https://fr.hespress.com/283205-le-soleil-et-le-vent-font-du-maroc-une-nouvelle-centrale-energetique-propre.htm>, 12 octobre 2022.

6. Défis à la sécurité maritime globale et régionale

Les défis maritimes actuels débordent même le cadre national pour s'inscrire dans un prolongement global et régional qui impacte directement le Maroc. Ils prennent des formes variées : rivalités géopolitiques redessinant les routes stratégiques, gouvernance fragmentée et inégalitaire, pêche illégale fragilisant les ressources, pressions migratoires instrumentalisées aux frontières, et surtout les défis de souveraineté liés à la défense des espaces maritimes et des ressources nationales. Ensemble, ces défis traduisent la complexité d'un environnement maritime où la puissance, la coopération et la résilience se conjuguent. C'est dans cette logique qu'il convient désormais d'aborder les défis à la sécurité maritime globale et régionale, qui façonnent directement l'environnement stratégique du Royaume.

6.1. Défis géopolitiques Globaux et régionaux

Les évolutions récentes dans la gouvernance des espaces maritimes révèlent l'émergence de chocs exogènes qui, par effet d'interconnexion, constituent directement un défi pour le Maroc. Ces événements reconfigurent les routes maritimes, redistribuent les rapports de puissance et redessinent les priorités stratégiques, notamment autour de l'Atlantique et de la Méditerranée.

La volatilité de l'environnement international accentue ces fragilités : les perturbations des chaînes logistiques mondiales — qu'il s'agisse de la crise du COVID-19, de la guerre en Ukraine, des réorientations politiques aux États-Unis (Trump II) ou des conflits au Moyen-Orient, lieux de tensions et d'escalades devenues récurrentes — ont montré qu'une dépendance excessive à certains hubs ou corridors fragilise la résilience du commerce maritime mondial et, par ricochet, celle d'économies reliées par les flux mondiaux comme le Maroc. La pandémie a d'ailleurs révélé un double impératif pour le Royaume : assurer la continuité logistique (Tanger Med, digitalisation, diversification des liaisons) et repenser sa géoéconomie (rapprochement euro-méditerranéen, intégration africaine, sécurisation des flux agroalimentaires et pharmaceutiques).

Ces dynamiques s'inscrivent dans un contexte plus large de recompositions géopolitiques des routes maritimes : les tensions persistantes en mer Rouge, autour du détroit de Bab el-Mandeb, montrent que la sécurité maritime marocaine reste tributaire de crises éloignées. Une escalade prolongée pourrait détourner durablement les flux du canal de Suez vers l'Atlantique Sud, accroissant la pression sécuritaire sur la façade atlantique africaine, tandis qu'une pa-

cification soudaine pourrait, inversement, réduire l'importance stratégique de l'Atlantique et marginaliser certains investissements marocains, comme ceux liés au port de Dakhla²⁸⁵.

Dans un contexte de recomposition mondiale où la valeur stratégique des corridors maritimes reste instable, la compétition s'étend désormais aux infrastructures portuaires, un niveau auquel le Maroc s'engage avec des projets comme Tanger Med et Dakhla Atlantique. Toutefois, les défis du pays ne proviennent pas seulement de cette rivalité géoéconomique ; ils trouvent aussi leurs racines dans des dysfonctionnements internes, notamment une gouvernance maritime fragmentée et une coordination inefficace qui entravent la protection durable du littoral et la gestion intégrée de l'espace maritime.

6.2. Gouvernance fragmentée et inégalement répartie au Maroc

Si les déclarations officielles esquissent une vision ambitieuse de la politique maritime marocaine, leur adéquation avec les réalités géostratégiques mérite un examen critique. Le Royaume affronte dans l'espace méditerranéen des défis structurels persistants, caractérisés par une complexité sécuritaire souvent fragmentée et insuffisamment appréhendée.

La gestion du littoral souffre d'un manque de coordination entre les multiples acteurs (ministères de l'Équipement, de l'Intérieur, de l'Environnement, etc.). Cette fragmentation entrave la protection juridique du domaine public maritime, où des constructions illégales et l'extraction de sable persistent. Seulement 79 % de ce domaine est délimité officiellement, compliquant les actions de protection.

De même que la priorité accordée – à juste titre – aux synergies atlantiques et aux corridors énergétiques dans le discours royal constitue un pilier essentiel de la souveraineté nationale. Toutefois, cette focalisation génère un déséquilibre perceptible : l'axe nord méditerranéen, pourtant soumis à des pressions multidimensionnelles (flux migratoires intenses, attentes réglementaires européennes, tensions géopolitiques en Méditerranée occidentale), demeure marginalisé dans l'architecture stratégique publique.

Cette asymétrie n'est pas anodine. Une sécurisation maritime intégrale exige une approche holistique, refusant toute hiérarchisation artificielle entre

285 Thibaud TEILLARD : « Crises politiques, climat, guerre commerciale... Les ports mondiaux face à l'incertitude » ; Le marin Ouest-France, 13 mai 2025 ; lien <https://lemarin.ouest-france.fr/shipping/crises-geopolitiques-climat-guerre-commerciale-les-ports-mondiaux-face-a-lincertitude-fd7568ac-3014-11f0-aef0-c85dacfe26a6>.

théâtres atlantique et méditerranéen. La frontière euro-méditerranéenne représente une interface critique, où se jouent quotidiennement des enjeux de stabilité, de contrôle des voies de communication et d'influence régionale. Sa sous-considération stratégique constitue dès lors une vulnérabilité opérationnelle.

6.3. Surpêche : un défi écologique et sécuritaire majeur

La surpêche (Overfishing) constitue l'un des défis les plus critiques à la sécurité maritime, à la croisée des enjeux écologiques, économiques et géopolitiques. Contrairement à la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN ou IUU en anglais : illegal, unreported and unregulated fishing)), la surpêche ne se limite pas aux activités illégales : elle inclut également des pratiques autorisées mais quantitativement excessives qui dépassent la capacité de renouvellement des écosystèmes marins. Elle provoque l'érosion des stocks halieutiques, accentue la dépendance alimentaire des communautés côtières et alimente des tensions socio-économiques durables. Dans l'espace atlantique et méditerranéen, où les ressources halieutiques représentent une richesse stratégique, la surpêche fragilise non seulement la durabilité des écosystèmes mais aussi la stabilité régionale, en nourrissant trafics, conflits d'intérêts et contestations diplomatiques. Dès lors, ce phénomène ne saurait être appréhendé comme une simple question de gestion des ressources : il s'impose comme un véritable défi de gouvernance sécuritaire, touchant à la souveraineté des États et à leur capacité de préserver l'équilibre entre exploitation économique et préservation écologique.

6.4. Défis de souveraineté et de sécurité des ressources maritimes

La gestion des ressources maritimes ne se limite pas à leur dimension économique : elle concentre des enjeux de souveraineté, de sécurité et de durabilité. Pour le Maroc, la protection de ses richesses halieutiques et énergétiques s'accompagne de l'affirmation de ses droits face aux pressions extérieures, dans un contexte où le droit international, les rivalités géostratégiques et les impératifs écologiques s'entrecroisent.

La consécration des zones économiques exclusives et du plateau continental par la CNUDM de 1982 a marqué une rupture majeure, transformant une mer jadis ouverte en un espace régulé où les États côtiers, dont le Maroc, ont affirmé leurs droits sur les ressources halieutiques, énergétiques et minérales.

6.4.1. Pêches maritimes : entre pressions et réappropriation souveraine

Dans ce nouveau cadre, les accords de pêche, en particulier avec l'Union européenne, reflètent autant la tension entre droit international et intérêts géoéconomiques que l'opportunité pour le Royaume de consolider sa souveraineté, notamment sur ses eaux sahariennes.

C'est dans ce nouveau cadre juridique et stratégique que se sont inscrits les premiers accords conclus entre pays africains et la Communauté économique européenne. Les premiers accords, dits de « première génération », passés avec l'ex CEE, étaient surtout des concessions de droits de pêche contre des compensations financières, dans un rapport de forces asymétrique²⁸⁶.

Aujourd'hui encore, les accords de pêche, en particulier avec l'Union européenne, traduisent la tension entre normes du droit international et logiques géoéconomiques. Dans ce contexte fluide, le Maroc s'attache à transformer ces rapports de force en leviers de légitimation et de consolidation de sa souveraineté, avec une attention particulière portée à la préservation de ses droits sur ses eaux sahariennes.

Les accords de pêche avec l'Union européenne s'inscrivent dans un contexte de dépendance structurelle du marché communautaire : près de 88 % de ses stocks halieutiques sont surexploités, contre 25 % au niveau mondial. Avec plus de 85 000 navires et un million d'emplois liés à la filière, l'Europe cherche à combler les 60 % de ses besoins non couverts en important environ 2 millions de tonnes de poisson par an²⁸⁷.

La Politique commune de la pêche (PCP), devenue dès les années 1980 un pilier de l'UE, combine discours de préservation des ressources et stratégies de redéploiement industriel vers les eaux internationales, en particulier africaines. Profitant de la faiblesse des structures étatiques de pays tiers, l'UE a transféré sa surcapacité vers le sud, consolidée par des accords de partenariat (APP) depuis 1979²⁸⁸.

Le Maroc occupe une place centrale dans cette dynamique, bien que ses accords aient parfois été contestés au Parlement européen, notamment en 2011, au motif de la souveraineté exercée sur ses provinces du Sud.

286 Jean-Claude GRENIER : « L'Europe en accusation », Ecofinance, novembre 2003, pp 70-77

287 Jean-Sébastien MORA : « Ravages de la pêche industrielle en Afrique », Le Monde Diplomatique, novembre 2012, pp 4 et 5

288 Idem

À l'instar du Maroc, la Mauritanie illustre les dérives des anciens accords de pêche conclus avec l'Union européenne. L'accord de 2012, alors considéré comme le plus important au monde (113 millions d'euros), a ouvert largement ses eaux aux navires européens, au détriment de la pêche artisanale locale. Faute de moyens de contrôle, cette exploitation intensive a contribué à l'appauvrissement des stocks et à la baisse de la consommation nationale, alors même que la moitié de la population vit sous le seuil de pauvreté. Les stocks des quatre espèces-phares (sole, daurade, mérrou blanc et capitaine) ont chuté de 75 %²⁸⁹.

Derrière l'argument de "préservation des ressources", la Politique commune de la pêche a souvent servi plutôt de levier de pression : aides conditionnées, normes sanitaires renforcées ou clauses déséquilibrées ont maintenu les pays africains dans une position de dépendance. Pour les pêcheurs européens, les règles strictes appliquées dans les eaux européennes perdaient de leur rigueur dès qu'il s'agissait des pêches africaines. D'un côté, les armateurs européens privilégiaient leurs intérêts économiques ; de l'autre, les États côtiers, freinés par le manque de moyens, de volonté politique ou par un environnement international défavorable, peinaient à faire respecter efficacement la réglementation²⁹⁰.

Certes, les accords de "nouvelle génération", adoptés après le Code de conduite de la FAO, affichent plus de rigueur et de transparence, mais les contradictions entre intérêts européens et stratégies souveraines africaines persistent, notamment dans le cas du Maroc et de ses provinces du Sud. Aujourd'hui, une prise de conscience croissante anime les élites africaines, qui appellent à une réappropriation nationale et régionale de la filière. Ces nouvelles élites africaines sont plus conscientes de leurs potentialités réelles et que le secteur serait mieux aménagé et conservé avec ou sans la coopération étrangère²⁹¹.

L'enjeu est de transformer les ressources halieutiques en richesse locale, en créant jusqu'à 300 000 emplois supplémentaires et en générant 3,3 milliards de dollars de revenus annuels, alors que, selon la FAO, la cession des droits aux opérateurs étrangers ne rapporte que 400 millions de dollars par an pour tout le continent²⁹².

289 Idem Jean-Sébastien MORA :

290 ZEKERIA Ould Ahmed Salem : « Les écueils du « partenariat » : l'Union européenne et les accords de pêche avec l'Afrique », Politique africaine n° 116 - décembre 2009, Éditions Karthala, p 25.

291 FAO, Contribution of Fisheries to National Economies in West and Central Africa. Policies to Increase the Wealth Generated by Small-scale Fisheries. New Directions in Fisheries – A Series of Policy Briefs on Development Issues, n° 3, Rome, FAO, 2006, cité par Zekeria Ould Ahmed Salem, op. Cit., p. 34.

292 Benjamin POLLE : « Afrique de l'Ouest : les rouages de la pêche... », J.A. Op. Cit.

Cette dynamique s'accompagne d'une révision progressive des partenariats : l'accord mauritanien avec l'UE renégocié après le Brexit, ou encore celui avec l'entreprise chinoise Poly Hong Dong, désormais contraint de payer des droits d'accès et de créer 2 500 emplois à Nouadhibou. Autant de signaux qui traduisent un rééquilibrage en faveur d'une souveraineté maritime africaine mieux affirmée.

6.4.2. Vers la réappropriation de la filière halieutique

Le refus du Parlement européen, en décembre 2011, de proroger l'accord de pêche Maroc-UE au motif qu'il ne tiendrait pas compte des intérêts des populations du Sahara, a marqué une première rupture dans un partenariat pourtant ancien. Rabat avait réagi fermement en exigeant le départ immédiat des navires européens de ses eaux, dénonçant une décision « regrettable » aux conséquences sérieuses pour la coopération bilatérale. Malgré ces tensions, un nouvel accord a été conclu en 2019, autorisant 128 navires issus de onze États membres, dont 93 espagnols, à accéder aux zones marocaines, en échange d'une contrepartie financière de 208 millions d'euros sur quatre ans, incluant compensations, appui au secteur national et redevances des armateurs.

Cependant, la valeur économique de cette contrepartie reste marginale comparée aux exportations maritimes marocaines, estimées à 2,5 milliards de dollars²⁹³. L'accord, contesté par la Cour de justice de l'Union européenne en 2021 au motif qu'il couvre les eaux sahariennes, est resté applicable jusqu'à son expiration le 17 juillet 2023, via une procédure de recours interne à l'UE. Aujourd'hui, seule la fin du protocole est actée, l'accord-cadre demeurant en vigueur, mais son avenir est incertain. La renégociation souhaitée par Rabat et Bruxelles se heurte encore à la politisation persistante de la question du Sahara, qui en constitue désormais l'obstacle central²⁹⁴.

Tout en réaffirmant la permanence du dialogue et de la coopération avec ses partenaires européens, le Maroc envisage l'avenir de l'Accord de pêche à la lumière de trois priorités indissociables : la recherche de partenariats plus avancés et à plus forte valeur ajoutée, l'adaptation aux orientations de la stratégie nationale Halieutis en phase avec les attentes des opérateurs, et l'intégration

293 Cité par Tarik QATTAB : « Maroc-UE: en quoi la non-reconduction de l'accord de pêche est une bonne nouvelle », Le360.ma, en ligne, https://fr.le360.ma/politique/maroc-ue-en-quoi-la-non-reconduction-de-laccord-de-peche-est-une-bonne-nouvelle_7UPQ3BFHP5BCVEYKGU6EK6OBE4/ le 14/06/2023

294 Soufiane KHABBACHI : « Accords de pêche Maroc-UE : cinq questions pour comprendre le dessous des négociations autour du Sahara ... », Jeune Afrique, 28 mars 2023, lien <https://www.jeuneafrique.com/1430166/politique/accords-de-peche-maroc-ue-cinq-questions-pour-comprendre-le-dessous-des-negociations-autour-du-sahara-occidental/>

des données scientifiques afin de garantir la durabilité des ressources halieutiques. Cette approche implique non seulement des campagnes de recherche, la coopération technique et la lutte contre la pêche INN, mais aussi le renforcement de la sécurité maritime, la protection sociale des marins et un appui accru aux communautés côtières. Le Maroc souligne ainsi la nécessité de redéfinir le partenariat global avec l'Union européenne sur la base du respect de ses intérêts vitaux, particulièrement en matière de souveraineté maritime, et de la pleine conformité aux principes de durabilité et d'équité partagée²⁹⁵.

Si l'adaptation des partenariats extérieurs ne saurait occulter l'enjeu central, il reste que la véritable priorité pour le Maroc réside dans l'affirmation pleine et entière de sa souveraineté maritime, indissociable de la défense de ses intérêts stratégiques, particulièrement dans ses provinces sahariennes.

6.4.3. Ressources maritimes : entre rapports de forces et convoitises

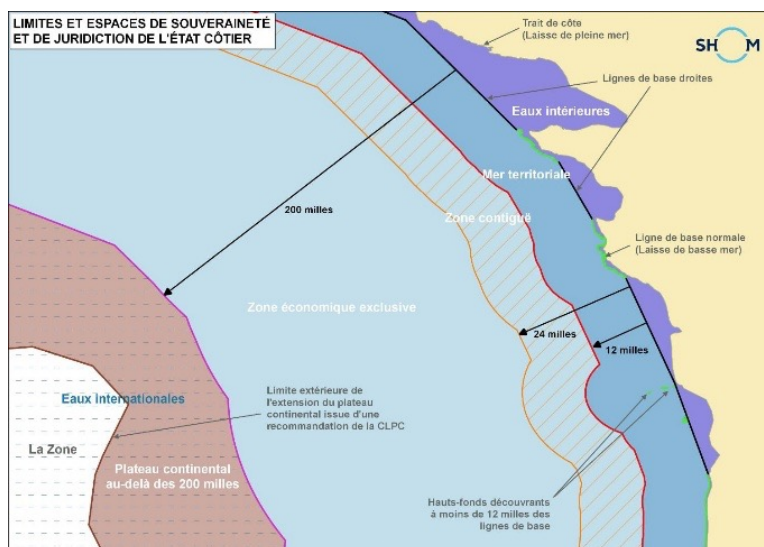
Face au défi de la souveraineté territoriale et maritime, le Maroc s'attache à consolider ses droits sur l'ensemble de son territoire et de ses espaces maritimes, en Méditerranée comme en Atlantique, où l'extension du plateau continental revêt une portée géostratégique et existentielle. Cette consolidation passe par la question cruciale des délimitations maritimes, encadrées par le droit international, qui conditionnent à la fois l'intégrité territoriale, la sécurité nationale et l'accès aux ressources vitales et stratégiques.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM, 1982) établit une distinction majeure entre espaces de souveraineté – eaux intérieures et mer territoriale, placées sous l'autorité pleine et entière de l'État côtier jusqu'à 12 milles marins – et espaces sous juridiction, comprenant la zone contiguë (24 milles), la zone économique exclusive (200 milles) et le plateau continental, extensible au-delà de cette limite. Au-delà s'étend la haute mer, espace commun de l'humanité, réservé à un usage pacifique²⁹⁶. Dans ce cadre, le littoral et le domaine public maritime apparaissent comme des espaces stratégiques, à la fois géographiques, juridiques et économiques. La maîtrise de ces notions dépasse le simple registre technique : elle constitue un levier essentiel de consolidation de la souveraineté, de sécurisation des ressources et de prévention des différends dans un contexte marqué par des délimitations souvent contestées ou sujettes à différentes interprétations.

295 La Vie éco avec la MAP, <https://www.lavieeco.com/pouvoirs/diplomatie/accord-de-peche-le-maroc-change-dap-proche/>, 12 juillet 2023.

296 Cf « Petit dictionnaire de la mer et du littoral », in Géolittoral/Le portail de la mer et du littoral, publié par le Gouvernement français le 20 mai 2025 en ligne <https://www.geolittoral.developpement-durable.gouv.fr/petit-dictionnaire-de-la-mer-et-du-littoral-a1299.html>, consulté le 05 juin 2025

Figure 20 : Limites et espaces de souveraineté et de juridiction de l'Etat côtier



Source : Petit dictionnaire de la mer et du littoral (2025)²⁹⁷

Bien que le Maroc ait joué un rôle actif dans les travaux préparatoires ayant conduit à l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la mer (CNUDM/CMB 82), il ne l'a ratifiée que tardivement. La ratification permet aux États côtiers le droit de présenter à la Commission des limites du plateau continental des Nations Unies une demande d'extension de leur plateau continental au-delà de 200 milles marins, sans toutefois dépasser les 350 milles Marins (NM), ainsi que l'accès aux activités qui sont menées dans la zone (Haute mer)²⁹⁸.

Le Maroc n'a ratifié la Convention de Montego Bay 82 que le 31 mai 2007, et rentrée en vigueur au Maroc le 31 juin 2007. Ce retard s'explique précisément par les difficultés persistantes avec l'Espagne concernant la délimitation de la souveraineté sur les Présides, et certains rochers et îlots côtiers encore sous occupation espagnole en zone Méditerranéenne²⁹⁹.

Ces tensions portent sur le statut des « plazas de soberanía » (îles Chafarinas, Perejil, îlots liés à Ceuta et Melilla) ainsi que sur le plateau continental atlantique et le mont sous-marin Tropic. Rabat privilégie le dialogue, mais le dé-

²⁹⁷ Idem.

²⁹⁸ Didier CORMORAND : « Droits Maritimes, un enjeu stratégique », dans "Manière de voir", Le Monde Diplomatique, n° 178, Août-Septembre 2021, page 18.

²⁹⁹ Mostafa BOUSSIF : « Enjeux pour la sécurité et la sûreté maritimes des Etats côtiers au regard du Droit de la mer », in Le Droit de la mer : Enjeux et Perspectives pour le Maroc, publié par Konrad Adenauer Stiftung, Rabat, 2018, pp. 145-158.

saccord demeure quant à la méthode de délimitation, entre ligne médiane et principe d'équité reconnu par la jurisprudence internationale, comme l'a expliqué le Professeur Miloud Loukili, expert en la matière : « L'Espagne voudrait absolument que la délimitation se fasse conformément à un principe unique, qui est la ligne médiane, tandis que le Maroc dénonce tout recours automatique à ce principe, car le Maroc considère que le droit international notamment, les arrêts de la Cour Internationale de justice de la Haye et le droit international tel qu'il est codifié par la convention de Montego Bay permettent une délimitation conformément à l'équité », précise-t-il³⁰⁰.

En 2020, le Maroc a adopté deux lois redéfinissant ses frontières maritimes, y compris autour de son Sahara occidental atlantique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), permettant à l'État côtier de fixer les limites de son plateau continental et de sa ZEE conformément à l'article 76³⁰¹ de la CMB82. Cette initiative a suscité des réserves de la part de pays voisins, tels que l'Espagne, qui dénonçait la non-concertation, particulièrement aux îles Canaries.

Cette démarche marocaine s'inscrivait dans un contexte régional déjà marqué par des initiatives similaires, puisque l'Espagne et le Portugal avaient, dès mai 2009, soumis à la CLPC leur propre demande d'extension au-delà des 200 milles, suivis par la République islamique de Mauritanie qui a déposé la même année un dossier avec les informations préliminaires³⁰².

Entre le Maroc et les Canaries, les divergences se cristallisent autour de la zone atlantique riche en minerais et hydrocarbures. La société espagnole Repsol avait déjà mené des prospections unilatérales entre 2001 et 2014³⁰³. La tentative espagnole était destinée à obtenir une reconnaissance unilatérale de sa plateforme continentale pour étendre le plateau continental des Canaries à 350 milles marins par la Commission des limites du plateau continental (CLCS)³⁰⁴.

300 Cité par Mostafa BOUSSIF : « Les atouts maritimes du Maroc. Pour une puissance africaine en devenir », dans "Revue Diplomatique" (Institut d'études de géopolitique appliquée de Paris "lega"), numéro 21 de juin 2023, pp 49-55.

301 L'Article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), définit les critères permettant à un État côtier de revendiquer un plateau continental étendu, sur la base de données géologiques et géophysiques.

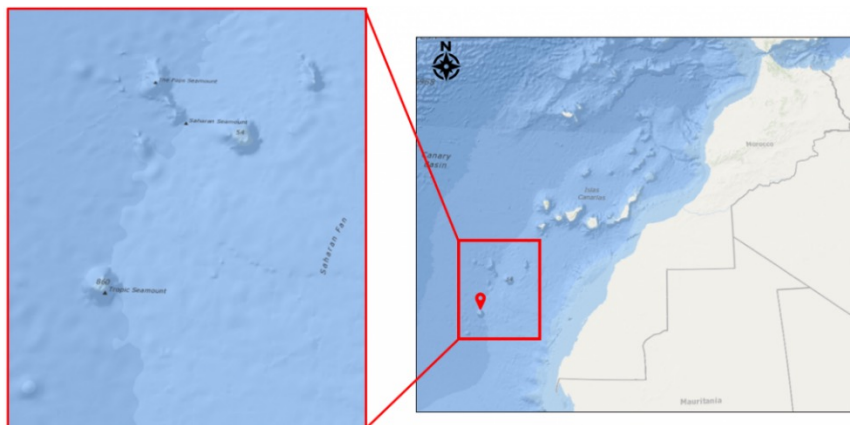
302 Nina Kozłowski : « Maroc-Espagne : les enjeux de la négociation sur les frontières maritimes des Canaries », Jeune Afrique, 07 mai 2022. <https://www.jeuneafrique.com/1344569/politique/maroc-espagne-les-enjeux-de-la-negociation-sur-les-frontieres-maritimes-des-canaries/>

303 Nina Kozłowski : « Maroc-Espagne : les enjeux de la négociation sur les frontières maritimes des Canaries », Jeune Afrique, 07 mai 2022. <https://www.jeuneafrique.com/1344569/politique/maroc-espagne-les-enjeux-de-la-negociation-sur-les-frontieres-maritimes-des-canaries/>

304 Samir BENNIS : « The Underlying Causes of Morocco-Spain Maritime Dispute off the Atlantic Coast », Policy Paper, Institut Amadeus, 27 January 2020.

Le nœud du conflit réside dans le mont Tropic (Jabal Tropic ou Tropic seamount³⁰⁵)³⁰⁶, situé au sud-ouest des Canaries, face aux eaux sahariennes marocaines, convoité à la fois pour ses ressources minérales et son potentiel énergétique, que les deux pays revendiquent simultanément. L'initiative marocaine a suscité la polémique chez les Espagnols qui dénonçait la non-concertation, particulièrement aux îles Canaries. Il convient de préciser que les îles d'un Etat ne lui confèrent que le droit à une mer territoriale de 12 milles nautiques (22 km) autour de cette île et non à une Zone Exclusive. L'exploitation des fonds marins demeure suspendue en raison de l'interdiction internationale d'extraction minière en eaux profondes, jugée trop destructrice pour les écosystèmes. Le véritable défi est d'articuler souveraineté économique, sécurité régionale et préservation des océans dans un cadre juridique souvent mis à rude épreuve³⁰⁷.

Figure 21 : Emplacement du mont Tropic au large côtes sahariennes marocaines



Source : Faiza RHOUL : « Tropic, le volcan à l'origine de la discorde ... »³⁰⁸

A noter que pour l'instant, la délimitation maritime dans le détroit de Gibraltar et en mer Méditerranée, la délimitation maritime n'est pas à l'ordre du jour. C'est donc la marge atlantique qui a été la seule à l'ordre du jour, pour la délimitation de l'extension du plateau continental. Pour harmoniser ses lois internes

305 Mont Tropic, un mont sous-marin riche en minéraux. Il a été découvert fin 2016 lors d'une recherche menée par le navire britannique James Cook au Sud du Maroc.

306 Oussama ABAOUSS, dans une transcription des analyse d'un expert de géologie marocain (Pr Iz-Eddine El AMRANI HASSANI) : « Mont Tropic et Terres rares : Le Maroc amorce la phase de prospection tactique » ; l'Opinion du 27 mars 2021 ; en ligne Mont Tropic et Terres rares : Le Maroc amorce la phase de prospection tactique

307 Marie-Laure BONIFASSI « Montego Bay : 30 ans après. Appropriation et exploitation des espaces maritimes : Etat des lieux, droit, enjeux », Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr, 9 août 2013

308 Faiza RHOUL : « Tropic, le volcan à l'origine de la discorde entre Madrid et Rabat ? », H24, lien Tropic, le volcan à l'origine de la discorde entre Madrid et Rabat ?, H24info ; 26 janvier 2020.

avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, le parlement marocain a approuvé le 16 décembre 2019 le Projet de loi 37.17 modifiant et complétant le dahir portant loi n°1.73.211, et fixant la limite des eaux territoriales du Royaume, avec beaucoup de retard.

Force est de constater que le Royaume du Maroc a pris un retard notable dans la constitution du dossier juridique et scientifique requis pour la présentation d'une demande d'extension de son plateau continental au-delà de 200 milles marins. La commission nationale chargée de cette mission, présidée par le Chef du gouvernement, n'a été instituée qu'à la fin de l'année 2012. Le soin de préparer le dossier technique a été confié à l'Office national des hydrocarbures et des mines (ONHYM).

Néanmoins, les études préliminaires relatives à l'extension du plateau continental atlantique n'ont commencé qu'en 2013, avec le recours à des cabinets spécialisés et des entreprises étrangères pour réaliser les relevés bathymétriques et géophysiques nécessaires. Ce n'est qu'en juillet 2015 que la Mission permanente du Maroc auprès des Nations Unies a transmis un rapport d'information décrivant l'état d'avancement du dossier³⁰⁹. Il y était indiqué que le rapport complet serait déposé avant le 31 mai 2017, date limite fixée par la CLPC, conformément à la Disposition du paragraphe 8 de l'article 76 de la CNUDM, qui impose un délai de dix ans à compter de la ratification de la Convention.

Malgré une volonté politique manifeste, l'absence persistante d'une stratégie nationale de recherche et de formation en sciences marines est soulignée par plusieurs experts. Selon eux, ce vide structurel freine le développement des géosciences marines, disciplines pourtant essentielles à la délimitation, la protection et la valorisation des espaces maritimes dans le cadre du droit de la mer³¹⁰.

Ce cas révèle les limites du droit international de la mer : la distinction entre îles et rochers ou les revendications sur le plateau continental élargi alimentent des rivalités géoéconomiques liées aux ressources halieutiques, minérales et énergétiques. La CNUDM, censée encadrer ces enjeux, peine à contenir les ambitions territoriales et les rivalités géoéconomiques³¹¹.

309 Royaume du Maroc (2015), Rapport d'information sur le plateau continental atlantique du Royaume du Maroc au-delà des 200 milles marins, juillet 2015, www.un.org/depts/los/clcs_new/submissions_files/.../Mor2015_preliminaryinfo.pdf

310 Naima HAMOUMI : « La convention internationale du droit de la mer (CNUDM) : un levier pour la connaissance, la protection et la valorisation des espaces marins des Etats parties ». Quid de l'adhésion du Maroc ? », in « Le Droit de la mer : Enjeux et Perspectives pour le Maroc », Collectif Konrad Adenauer Stiftung, Rabat, 2018, pp 19-40

311 Mehdi MICHBAL : « Trésors cachés du Mont Tropic : Mythe ou réalité ? », MEDIA24, 03 octobre 2021, disponible sur Trésors cachés du Mont Tropic : Mythe ou réalité ? - Médias24 numéro un de l'information économique marocaine

Ces dynamiques se sont traduites par des épisodes de tensions conflictuelles, tel celui de l'îlot Leïla en Méditerranée, dans la nuit du 16 au 17 juillet 2002. Face à une démonstration de force navale espagnole, Rabat a réaffirmé sa souveraineté tout en privilégiant une gestion apaisée du différend, grâce à la voie du dialogue, soutenue par la médiation américaine et l'appui diplomatique français³¹².

Ce différend est notamment survenu dans un contexte où le Royaume avait pris la décision souveraine de ne pas reconduire l'accord de pêche bilatéral, décision qui, bien que légitime, fut à l'origine de crispations supplémentaires. Plus récemment, en 2021, l'installation de fermes aquacoles marocaines à proximité de l'archipel des Zaffarines a ravivé les tensions, l'Espagne contestant leur emplacement et soulevant des prétentions environnementales. Ces incidents montrent combien la gestion de ces espaces sensibles exige un dialogue constant, fondé sur le respect mutuel et le droit international.

Figure 22 : *Fermes piscicoles au large des îles Zaffarines (Nord du Maroc)*



A noter que l'archipel des Zaffarines Chafarinas en Espagne³¹³ est situé à trois kilomètres des côtes du Nord marocaines et à 46 kilomètres de l'enclave de Melilla.

312 Le quotidien espagnol El País, écrit à ce sujet, « Marruecos protesta ante España por el envía a Alhucemas de cinco barcos de guerra », du 05-07-2002.

313 L'archipel des Zaffarines regroupe l'île du Congrès, l'île du Roi et l'île Isabelle II, où l'Espagne dispose d'une base militaire.

Figure 23 : *Vue des îles Zaffarines à partir de la côte marocaine*



Source : Maritimenews du janvier 2022³¹⁴

Au-delà des frictions ponctuelles, la compétition entre le Maroc et l'Espagne s'étend désormais aux ressources stratégiques des sous-sols marins. Sans jamais céder sur ses revendications concernant Sebta, Melilla et les îles avoisinantes, encore sous occupation espagnole, il est notoire que le Maroc n'a jamais reconnu et ne reconnaitra jamais la souveraineté de l'Espagne ni sur les îles Zaffarines, et moins encore sur les eaux territoriales des deux villes occupées, Sebta et Melilia. Situées à seulement trois kilomètres des côtes marocaines, les îles Zaffarines, au même titre que Sebta, Melilia et l'îlot Leïla, restent sous présence espagnole malgré leur appartenance naturelle au Maroc. Fidèle à ses principes de souveraineté et au droit international, le Royaume réaffirme son attachement à un règlement pacifique et équitable, privilégiant le dialogue et la coopération constructive.

Il est certain que ces querelles ne sauraient être résolues unilatéralement, d'un côté comme dans l'autre, étant donné que le droit international impose la négociation comme seul moyen légitime de délimitation maritime entre États côtiers adjacents ou opposés. Jusqu'ici, la stratégie marocaine vise à forcer toute initiative espagnole en s'appuyant sur la reconnaissance implicite de sa souveraineté de facto sur le Sahara, grâce aux recours aux pratiques internationales, les accords de pêche, et l'évolution des résolutions onusiennes.

Seule une solution négociée, prenant en compte les intérêts géopolitiques et économiques réciproques, permettra d'éviter l'escalade et de maintenir le climat de coopération entre le Maroc et l'Espagne. Une option transitoire de cogestion des ressources maritimes, envisagée par le droit de la mer, pourrait servir d'alternative réaliste dans l'attente d'un règlement définitif.

314 RF : « Un parti espagnol demande la démolition de la ferme piscicole marocaine près des îles Chafarinas », <https://www.maritimenews.ma/~maritimenews/peche/9972-un-parti-espagnol-demande-la-demolition-de-la-ferme-piscicole-marocaine-pres-des-iles-chafarinas>, du 04 janvier 2022, consulté le 16 juillet 2022

L'intérêt croissant de partenaires stratégiques tels que les États-Unis s'explique par la stabilité institutionnelle et le potentiel géopolitique du Maroc. Cet appui confère au Royaume une dynamique nouvelle et contribue à rééquilibrer certaines relations européennes marquées par des pressions récurrentes. Toutefois, le Maroc reste vigilant, déterminé à défendre ses droits légitimes, en particulier sur la question du Sahara, au cœur de ses priorités. Fidèle à une diplomatie d'équilibre, il veille à diversifier ses alliances, conscient qu'aucun partenariat, aussi solide soit-il, ne saurait constituer un unique pilier de sa politique internationale³¹⁵.

Seules une force navale, des moyens de Défense côtière et une reconnaissance explicite juridique sur nos espaces, pourraient dissuader la condescendance de voisins vindicatifs depuis des siècles. Il s'agit d'enjeux géostratégiques cruciaux pour la sécurité maritime du Maroc.

6.5. Défis migratoires : entre enjeux diplomatiques, apports financiers et réseaux criminels

La question migratoire constitue un défi partagé par les pays d'origine, de transit et de destination, mais perçue de manière asymétrique entre les deux rives de la Méditerranée.

Sur la période 2017-2023, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) estime à 1,14 million le nombre de personnes ayant rejoint le sud de l'Europe de manière irrégulière via ces itinéraires, dont près de 28 % seraient originaires d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale³¹⁶.

La configuration euro-méditerranéenne, marquée par la proximité entre les côtes nord-africaines et plusieurs îles relevant de l'UE, a favorisé dès les années 1990 l'émergence de routes migratoires transcontinentales combinant trajets terrestres (Sahara, Moyen-Orient) et traversées maritimes à haut risque³¹⁷. Cette dynamique a été renforcée par la réduction des voies légales d'émigration à la suite des accords de Schengen (1990) : instauration de visas, sélectivité accrue des permis de travail et contrôles frontaliers stricts.

La fermeture progressive des frontières a ainsi ouvert la voie aux réseaux clandestins, qui ont pris le relais des circuits légaux, au prix de lourdes tragédies hu-

315 Hassan ALAOUÏ : « ... "Donner le temps au temps..." », dans Maroc-diplomatique du 12/10/2022, en ligne

316 OIM (Organisation Internationale de la Migration), « Migration irrégulière vers l'Europe : Afrique de l'Ouest et du Centre », Janvier-Décembre 2023.

317 Cyril ROUSSEL : « La Méditerranée : Une géographie insulaire et une proximité qui favorisent la circulation », in Moyen-Orient n° 64, Octobre-Décembre 2024, pp 70-75.

maines – plus de 4 000 Marocains ont péri noyés en tentant la traversée. Cette « bunkérisation » de l'Europe, davantage centrée sur la sécurisation (plutôt sécurisation) que sur l'ouverture de voies de mobilité régulière, a contribué à façonner un espace migratoire de plus en plus périlleux et asymétrique.

Au Maroc comme ailleurs en Afrique, la priorité donnée aux impératifs de développement et aux enjeux humanitaires contraste avec l'approche sécuritaire dominante en Europe. Ces divergences de lectures alimentent des frictions politiques, opérationnelles et symboliques, qui finissent par affecter la stabilité maritime.

6.5.1. Migration : entre réalités africaines et fantasmes européens

Les perceptions de la migration divergent entre les deux rives. Au Sud, elle est perçue comme une soupape socio-économique et un vecteur de développement grâce aux diasporas et aux transferts financiers. Les trajectoires migratoires, souvent longues et fragmentées, obligent les migrants – principalement subsahariens, mais aussi asiatiques et moyen-orientaux – à s'installer temporairement dans divers pays, dont le Maroc. Ces parcours reposent sur des réseaux de solidarité locale, malgré les pressions sécuritaires et les contrôles financés par l'Union européenne.

Conscient de sa transformation en pays de transit et d'installation, le Maroc a amorcé en 2013 une rupture avec la logique strictement sécuritaire. Il a lancé une vaste campagne de régularisation, reconnu davantage le statut de réfugié et intégré la société civile dans sa stratégie migratoire. Ce tournant a poussé les autorités à concilier gestion des flux et respect des droits humains, en résistant partiellement aux injonctions européennes³¹⁸.

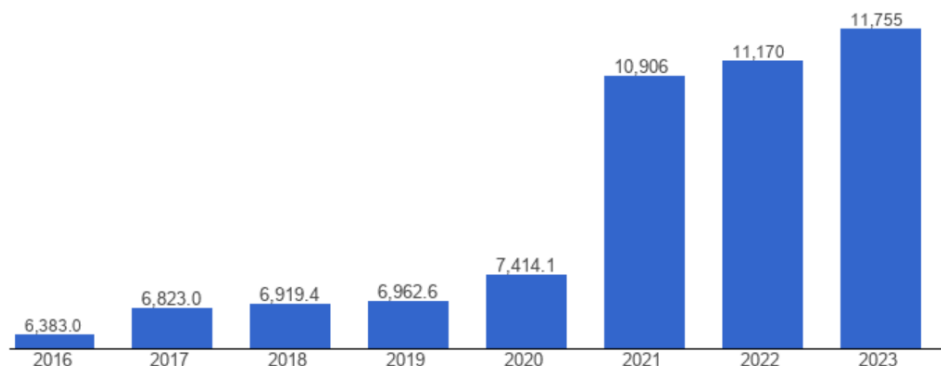
Ce repositionnement s'inscrit dans une diplomatie migratoire déjà centrée sur ses ressortissants à l'étranger, dont les transferts ont atteint 11,755 milliards de dollars en 2023, avec une courbe ascendante, contre une moyenne mondiale de 4308.36 million U.S. dollars³¹⁹.

318 Mehdi ALIOUA & Jean-Noël FERRIE : « Introduction : Externalisation Européenne des contrôles migratoires et recomposition des circulations en Afrique Méditerranéenne », dans « La nouvelle politique migratoire marocaine », publié par Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc, 2017, pp. 7-17

319 Cf. « The GlobalEconomy.com », accessible à travers lien <https://www.theglobaleconomy.com/Morocco/remittances/>.

Cette manne constitue une ressource économique essentielle, comme le montre l'illustration suivante :

Figure 24 : Evolution des transferts des Marocains à l'étranger



Source : Morocco : Remittances 2023 : « The GlobalEconomy.com »³²⁰

Bien entendu, cette orientation ne s'est pas limitée au cadre national : elle s'est traduite également par des initiatives structurantes sur le plan international, portées par le Maroc pour inscrire la migration au cœur des agendas de coopération. En témoigne le Processus de Rabat, lancé en 2006 à son initiative, qui a structuré le dialogue euro-africain sur la migration et le développement. Ainsi, la migration n'est pas seulement une rente financière pour le Royaume : elle est devenue un levier diplomatique et stratégique, mobilisé pour renforcer sa place sur la scène internationale.

La dimension continentale a renforcé cette orientation. D'un côté, les Objectifs de Développement Durable (ODD) de l'ONU consacrent la migration comme facteur de développement. De l'autre, l'Agenda 2063 de l'Union africaine promeut l'idée d'un passeport unique et d'un espace de libre circulation. Le Cadre de politique migratoire pour l'Afrique (MPFA) révisé illustre ce décalage : alors que l'UE reste focalisée sur la lutte contre la migration irrégulière, l'UA envisage la migration dans sa globalité, en rappelant que 85 % des flux sont réguliers et doivent être intégrés aux stratégies de développement³²¹.

En contraste avec la vision africaine qui appréhende la migration comme un facteur de développement et de mobilité régionale, l'Europe reste dominée par une logique de contrôle. Sa gouvernance migratoire se concentre presque

³²⁰ Idem

³²¹ Yousra ABOURABI : « La politique migratoire de l'Union africaine. Vers un changement de paradigme sécuritaire ? », Défense (Union -IHEDN) n° 196 (consacré à « L'Afrique et la sécurité aujourd'hui »), janvier-Février 2019, pp 52-53

exclusivement sur la sécurisation des frontières extérieures et la lutte contre les réseaux de passeurs, au détriment d'une véritable prise en compte des migrants eux-mêmes. Cette approche, dictée par des agendas électoraux et des peurs collectives, se nourrit d'images spectaculaires relayées par les médias occidentaux : assauts de grillages à Sebta et Melilla ou naufrages de bateaux surchargés en Méditerranée, pour justifier un durcissement sécuritaire. Ces représentations dramatiques, souvent déconnectées des réalités locales en Afrique de l'Ouest et du Nord où la migration est aussi intra-régionale et régie par des cadres légaux comme la CEDEAO, alimentent une perception sécuritaire et une politique de l'urgence, en prenant en charge les missions de sauvetages et de secours en mer.

Car ces demandes de renforcement des contrôles en Afrique, produisent un effet pervers : si elles réduisent certains flux, elles poussent aussi les migrants vers des routes plus dangereuses, multipliant naufrages et mortalité en mer. La migration devient dès lors un enjeu identitaire et politique pour l'Europe, qui cherche à définir son « dedans » et son « dehors » au moyen d'un vocabulaire quasi militaire – « vagues », « refoulement », « pays-tampons », où les drames en mer et les assauts de frontières sont instrumentalisés. Cette approche entretient une asymétrie persistante : l'Afrique met l'accent sur le développement et l'humanitaire, tandis que l'Europe privilégie la sécurisation et la réadmission, ce qui entraîne une recomposition constante des routes migratoires entre Atlantique et Méditerranée au gré des fermetures, des conditions météo et de l'adaptation des réseaux criminels.

Ces interfaces critiques (détroits, zones SAR, ports de premier accueil) deviennent des foyers de tension où se croisent migrations, pêche illégale et autres trafics maritimes. Les conséquences dépassent le seul cadre migratoire : pertes humaines massives en mer, fragilisation des communautés côtières, crispations diplomatiques liées à la répartition des responsabilités, et perturbation globale de la sûreté maritime. Dans ce contexte, la migration agit comme un catalyseur de vulnérabilités régionales, appelant un cadre coopératif plus équilibré, où la sécurité des personnes ne soit pas sacrifiée aux logiques de peur et de fermeture.

Les stratégies des gouvernements en matière de migration présentent toutefois une asymétrie importante. Tous les États d'Afrique du Nord et de l'Ouest craignent que l'Union européenne ne ferme partiellement ses portes à leurs migrants. À la table des négociations, l'Union européenne monnaie la perspective de voies de migration régulière et d'aides au développement contre un

renforcement des contrôles aux frontières en Afrique – empêchant plus précisément la sortie des migrants dépourvus de visa (en contradiction avec l'article 13, alinéa 2 de la Déclaration universelle des droits de l'homme de 1948 : « Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien [...]. ») – et la réadmission par les États africains des migrants de retour arrêtés en situation irrégulière en Europe. On considère toutefois que les mesures prises par les États en vue de durcir les contrôles le long des routes migratoires terrestres et maritimes produisent des effets contrastés sur les migrations irrégulières, réduisant le nombre de migrants certes, mais, dans le même temps, aggravant les risques auxquels les migrants sont exposés lorsqu'ils empruntent des itinéraires plus dangereux pour contourner les obstacles³²².

La route des « Canaries » a été la plus meurtrière du monde, avec près de 6 830 morts recensées pour la seule année 2024. Ce pic historique est attribué essentiellement à une hausse des départs depuis la Mauritanie, alors même que les flux en provenance d'autres points d'embarquement, notamment en Afrique subsaharienne, étaient en diminution. Ce phénomène confirme la montée en puissance de la route atlantique comme alternative privilégiée par les filières migratoires, en lien avec les transformations des contextes sécuritaires et géopolitiques dans la région sahélo-saharienne³²³.

6.5.1. Gestion migratoire : progrès déclarés, défis réels

Deux routes maritimes dominant ces flux : la Méditerranéenne occidentale, aujourd'hui relativement contenue grâce à la coopération maroco-espagnole, et la route atlantique des Canaries, marquée depuis 2020 par une forte hausse. Les arrivées en Espagne ont bondi de 15 682 en 2022 à près de 40 000 en 2023. Les Marocains constituaient la troisième nationalité des migrants arrivant aux Canaries, après les Maliens et les Sénégalais³²⁴.

Par ailleurs, selon les sources du ministère de l'intérieur marocain³²⁵, le Maroc a déjoué en 2023, 75 184 tentatives d'émigration irrégulière, soit une hausse de 6 % par rapport à 2022, grâce au renforcement de la surveillance de ses frontières et littorales. Dans le même temps, plus de 419 réseaux de trafic ont été déman-

322 OIM (Organisation Internationale de la Migration (OIM/ONU) « Migration en Afrique de l'Ouest et du Nord et à travers la Méditerranée. Tendances migratoires, risques, développement et gouvernance », Genève 2021, disponible sur <https://publications.iom.int/system/files/pdf/Migration-in-West-and-North-Africa-and-across-the-Mediterranean.pdf>

323 Frontex News : « Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024 », <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-border-crossings-into-eu-drop-sharply-in-2024-oqpweX>, 14.01.2025.

324 Joan FAUS and Horaci GARCIA : « The Spanish island that is Europe's new migration frontline », Reuters, November 21, 2024, available at The Spanish island that is Europe's new migration frontline | Reuters.

325 Cités par Media24 en version électronique, lien Plus de 75.000 tentatives d'émigration irrégulière avortées en 2023 (ministère de l'Intérieur) - Médias24 numéro un de l'information économique marocaine, en date du 23 janvier 2024.

telés (+44 %), tandis que les assauts sur Sebta et Melilla ont reculé de 62 %, avec seulement six incidents impliquant 1 400 migrants. Sur le plan humanitaire, 16 818 migrants ont été secourus en mer (+35 %) et 5 844 ont bénéficié de retours volontaires vers leur pays d'origine (+62 %), en coopération avec l'OIM et les représentations diplomatiques.

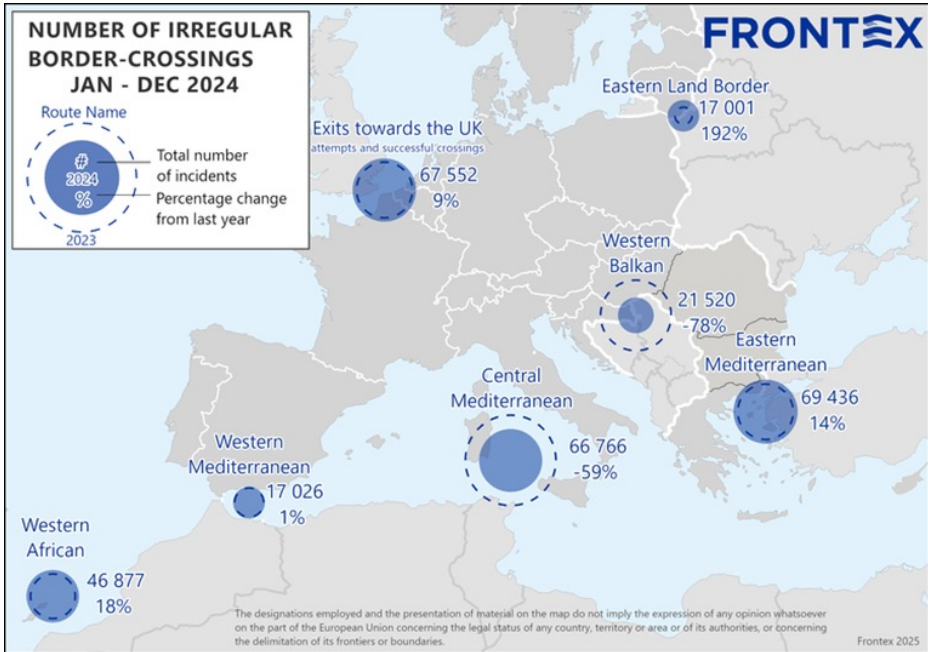
On ne peut s'empêcher de penser que ce bilan met en évidence une réalité paradoxale : malgré le renforcement de la surveillance et la multiplication des opérations de démantèlement de réseaux, annoncé par les Autorité marocaines, les tentatives d'émigration irrégulière continuent d'augmenter. Cela traduit, à notre sens, soit les limites des résultats réellement atteints des deux rives, soit une possible distorsion des chiffres avancés, d'un côté comme de l'autre, voire des deux.

Pire encore, en 2024, plus de 63 800 migrants en situation irrégulière et demandeurs d'asile sont arrivés en Espagne par les routes maritimes de la Méditerranée occidentale et d'Afrique du Nord-Ouest, soit une hausse de près de 12 % par rapport à 2023. La route des « Canaries » a été aussi la plus meurtrière du monde, avec près de 6 830 morts recensées pour la seule année 2024.

Ce pic historique est attribué essentiellement à une hausse des départs depuis la Mauritanie, alors même que les flux en provenance d'autres points d'embarquement, notamment en Afrique subsaharienne, étaient en diminution. Ce phénomène confirme la montée en puissance de la route atlantique comme alternative privilégiée par les filières migratoires, en lien avec les transformations des contextes sécuritaires et géopolitiques dans la région sahélo-saharienne³²⁶.

326 Frontex News : « Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024 », <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-border-crossings-into-eu-drop-sharply-in-2024-oqpweX>, 14.01.2025.

Figure 25 : Cartographie des passagers irréguliers vers l'Europe 2024



Source : Frontex :³²⁷

Figure 26 : Passages irréguliers vers l'UE selon les routes migratoires (2024)

ROUTE	DECEMBER 2024	JAN-DEC 2024	JAN-DEC 2023/ JAN-DEC 2024	TOP NATIONALITIES (JAN-DEC 2024)
Western African	4 961	46 877	+18%	Mali, Senegal, Morocco
Eastern Mediterranean	4 411	69 436	+14%	Syria, Afghanistan, Egypt
Central Mediterranean	3 074	66 766	-59%	Bangladesh, Syria, Tunisia
Western Mediterranean	1 459	17 026	+1%	Algeria, Morocco, Mali
Western Balkan	813	21 520	-78%	Syria, Türkiye, Afghanistan
Eastern Land Border	385	17 001	+192%	Ukraine, Ethiopia, Somalia
Exits towards the UK	5 376	67 552	+9%	Afghanistan, Syria, Vietnam

Source : Frontex : « Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024 »³²⁸

327 Frontex News : « Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024 », <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-border-crossings-into-eu-drop-sharply-in-2024-oqpweX>, 14.01.2025.

328 Frontex News : « Irregular border crossings into EU drop sharply in 2024 », <https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-border-crossings-into-eu-drop-sharply-in-2024-oqpweX>, 14.01.2025.

Au-delà des chiffres, cette tragédie humaine illustre l'ampleur et la complexité du phénomène migratoire. Ces flux, alimentés par les crises sécuritaires et économiques en Afrique de l'Ouest et par l'action de réseaux de passeurs, concernent directement le Maroc, non seulement comme territoire de transit mais aussi parce qu'une part significative des migrants est marocaine, accentuant la pression humanitaire et sécuritaire sur le Royaume. Cette pression croissante replace le Maroc au centre des politiques migratoires européennes, justifiant l'ampleur du soutien financier engagé par l'UE.

6.5.3. Soutien financier, poids diplomatique mais critiques humanitaires.

L'Union européenne, qui considère le Maroc comme un partenaire clé, a engagé un soutien financier majeur de plus de 2,1 milliards d'euros entre 2014 et 2022³²⁹ et finalise un nouvel accord d'ampleur comparable à celui conclu récemment avec l'Égypte. Ce partenariat se décline autour de trois volets : un programme de 152 millions d'euros dédié à la gestion des frontières, à la lutte contre les réseaux de passeurs et à l'appui de la Stratégie nationale sur l'immigration et l'asile, dans le respect des droits humains ; un appui de 50 millions destiné à moderniser l'administration publique par la digitalisation des services ; et un financement de 51 millions visant à renforcer l'inclusion financière, l'accès des PME et des populations vulnérables au financement, ainsi que l'emploi décent et l'entrepreneuriat durable.

L'ensemble de ces initiatives vise à créer des alternatives crédibles à la migration irrégulière par le développement économique et social³³⁰.

Aux yeux de l'Union européenne, le Maroc occupe une place stratégique dans le contrôle des frontières méridionales, ce qui lui confère un poids diplomatique dans ses négociations avec Bruxelles mais l'expose aussi aux critiques des ONG sur le traitement des migrants. Fin 2023, la visite du directeur exécutif de Frontex à Rabat, dans le cadre du Comité mixte annuel, a illustré cette coopération croissante.

Les deux parties ont défini une feuille de route commune axée sur l'analyse des risques, l'échange d'expertises, le renforcement des garde-côtes, la lutte contre la criminalité transfrontalière et l'appui aux retours et réintégrations, tout en in-

329 Yassine BEN DRISS : « Morocco-EU discuss new multibillion migration deal », Yabiladi, 17.12.2024, available at Morocco-EU discuss new multibillion migration deal,

330 Olivier VARHELYI : « EU launches new cooperation programmes with Morocco worth €624 million green transition, migration and reforms », Enlargement and Eastern Neighbourhood, European Commission, 2 March 2023, available at EU launches new cooperation programmes with Morocco worth €624 million green transition, migration and reforms - European Commission enlargement.ec.europa.eu.

tégrant une dimension humanitaire en faveur des plus vulnérables. Ce dialogue structuré traduit la consolidation d'un partenariat euro-marocain alliant fermeté sécuritaire et solidarité dans un contexte de pressions migratoires accrues sur les routes atlantique et méditerranéenne³³¹.

6.5.4. Les réseaux migratoires criminels à l'assaut des routes maritimes

À l'instar du trafic de stupéfiants, les migrations maritimes irrégulières ont été progressivement intégrées dans les activités des organisations mafieuses, qui les traitent comme une véritable entreprise commerciale. Loin d'être un phénomène nouveau, ce commerce humain s'est structuré autour de réseaux organisés, profitant des failles juridiques et de la relative impunité en mer. Les passeurs exploitent la faible sévérité des sanctions et l'absence de mécanismes internationaux réellement contraignants, transformant l'espace maritime en une zone de liberté juridique où la souveraineté des États reste limitée.

Dans ce contexte, les migrants apparaissent souvent comme de simples passagers tant qu'ils sont en mer, ne devenant « illégaux » qu'à leur arrivée à terre. Les embarcations, fragiles et de fortune, suivent des itinéraires courts dans des zones faiblement surveillées, minimisant les risques pour les passeurs tout en maximisant les profits.

Or, ces gains financiers considérables contrastent avec les sanctions relativement légères, laissant les États démunis face à un phénomène devenu structurel et particulièrement lucratif pour les réseaux criminels.

Pareils réseaux ne sont que la face visible d'un continuum criminel plus large, qui favoriserait l'émergence et la professionnalisation d'acteurs capables de passer à des formes de violence maritime plus graves. Utilisant la mer comme milieu d'action, c'est le mode opératoire et les intentions de ces acteurs qui diffèrent, constituant une menace aux intérêts des États côtiers, leurs infrastructures ou navires et bien au-delà. Ces menaces pourraient être directes ou hybrides.

331 Frontex News : « Frontex-Morocco outlining the next steps for closer cooperation », https://www.frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/frontex-morocco-outlining-the-next-steps-for-closer-cooperation-Y4aBP3?utm_source=chatgpt.com, 12.12.2023.

7. Criminalité et menaces maritimes dans l'espace Méditerranéen-Atlantique

Espace vital pour le commerce mondial et les échanges énergétiques, la Méditerranée et l'atlantico-africain concentrent aujourd'hui des enjeux sécuritaires majeurs. La densité du trafic maritime, la proximité de zones de conflits et la porosité des frontières maritimes en font un théâtre privilégié pour l'action des organisations criminelles et la projection des instabilités régionales. Dans ce contexte, la criminalité maritime prend des formes multiples et interconnectées qui dépassent le seul cadre des trafics illicites. Les trafics illicites dans les circuits maritimes — qu'il s'agisse de matières premières, d'armes, de drogues, d'œuvres d'art ou de contrebande — constituent des marchés extrêmement lucratifs, gérés par le crime organisé transnational. Ces activités criminelles s'accompagnent de corruption, de blanchiment d'argent, de trafic d'êtres humains et de financement du terrorisme. Les techniques complexes de blanchiment, fondées sur des sociétés écrans et des montages financiers, facilitent leur insertion dans l'économie légale. De plus, la convergence entre réseaux criminels et sphères politiques ou militaires leur offre des opportunités d'expansion et de consolidation, parfois instrumentalisées pour des objectifs géopolitiques comme l'acheminement d'armes par voie maritime. Ainsi, ces groupes illégaux, devenus de véritables acteurs transnationaux, s'appuient sur la logistique maritime pour étendre leur influence au-delà des frontières et renforcer leur emprise sur certains espaces stratégiques.

Dans l'espace méditerranéen-atlantique, la criminalité maritime ne se limite plus aux trafics « classiques » — drogues, armes, déchets, migrants — mais englobe désormais la piraterie, le brigandage³³² et même le terrorisme maritime. Ces menaces sont un prolongement des instabilités terrestres, notamment au Sahel, en Libye et dans la Corne de l'Afrique, où les groupes extrémistes exploitent la mer pour financer leurs activités, sécuriser leurs flux et contourner les contrôles terrestres.

À cela s'ajoute la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), qui représente une menace majeure pour les écosystèmes marins et pour la sécurité économique des pays côtiers, privés de ressources halieutiques vitales pour leur développement. En déstructurant les économies locales et en aggravant la précarité des populations dépendantes de la pêche artisanale, cette pratique alimente l'insécurité humaine et nourrit l'emprise des réseaux criminels. Ainsi, les espaces maritimes deviennent le théâtre de menaces globalisées où se

³³² On parle de brigandage lorsqu'une attaque a lieu au mouillage, dans un port ou dans les eaux territoriales d'un État.

conjuguent dimensions criminelles, environnementales et socio-économiques. La criminalité maritime dans l'espace méditerranéen-atlantique dépasse désormais les trafics illicites « classiques » — drogues, armes, marchandises, déchets ou êtres humains — pour englober des formes de violence plus structurées comme la piraterie, le brigandage et, à un degré moindre, le terrorisme maritime. Ces phénomènes, visibles dans le golfe de Guinée et sur certaines routes méditerranéennes, s'enracinent dans les instabilités terrestres, en particulier l'expansion des groupes extrémistes sahéliens, qui trouvent en mer un prolongement naturel pour financer leurs activités, sécuriser leurs flux ou contourner les dispositifs de contrôle terrestres.

Certes, la complexité logistique et technologique qu'exige l'action en mer limite la fréquence de ces attaques, mais elles traduisent une réalité géostratégique préoccupante : les foyers d'instabilité du Sahel, de Libye ou de la Corne de l'Afrique tendent à se projeter vers l'espace maritime, transformant celui-ci en champ d'expression de menaces globalisées.

Cette criminalité englobe également des dimensions plus discrètes mais tout aussi stratégiques, telles que le blanchiment, la fraude documentaire, la cybercriminalité ou encore la corruption. Si ces phénomènes se révèlent d'abord par leurs effets visibles — pertes économiques, déstabilisation sociale, atteintes environnementales — leurs causes profondes sont plus complexes, enracinées dans les fragilités politiques, économiques et sécuritaires des espaces riverains³³³.

Ces fragilités systémiques des espaces riverains ne restent pas confinées à la terre ferme. La porosité entre terre et mer favorise l'émergence d'une criminalité hybride, où se superposent trafiquants, acteurs politico-militaires et réseaux transnationaux opérant sur plusieurs registres simultanément. Cette situation de fragilité institutionnelle, crée par ailleurs des zones littorales de non-droit propices à la piraterie et aux sanctuaires de groupes criminels.

La façade atlantique du Maroc, interface directe avec cet arc de crise, constitue un espace stratégique où se croisent routes maritimes de l'illicite et vulnérabilités locales liées à la fragilité institutionnelle de certains États côtiers. Si le terrorisme maritime reste rare, les précédents comme l'attaque de l'USS Cole (2000) ou du pétrolier Limburg (2002) rappellent la vulnérabilité des ports, plateformes offshore et navires marchands, transformant la mer — espace ouvert et difficilement contrôlable — en un théâtre privilégié de menaces glo-

333 Pierre VERLUISE & Yan GIRON « Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation... criminelle hybride ? » dans un entretien avec Yan Giron, Diploweb, 5 juillet 2018, en ligne Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation criminelle hybride ? Yan Giron

balisées. Dans ce contexte, le Maroc apparaît comme un verrou sécuritaire, mobilisant ses capacités nationales et son rôle diplomatique euro-africain pour protéger non seulement ses littoraux mais aussi la sécurité collective des routes maritimes vitales au commerce mondial.

Cette convergence de risques systémiques, de par leur potentiel létal ou existentiel, est susceptible de compromettre les assises de l'État-nation en tant que principe organisateur de l'ordre international.

Les menaces maritimes actuelles se déclinent en un spectre large allant :

- de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN), qui fragilise les économies côtières et les écosystèmes,
- à la piraterie et aux vols à main armée en mer, particulièrement concentrés dans le golfe de Guinée, devenu au cours de la dernière décennie l'épicentre mondial de ce phénomène avec des cargaisons détournées et des enlèvements récurrents.
- Ces dynamiques s'inscrivent dans un contexte régional marqué par l'instabilité politique,
- la présence de groupes djihadistes sahéliens ;
- et l'action de réseaux criminels transnationaux qui exploitent la fragilité des États côtiers ;
- Les trafics illicites -- notamment de stupéfiants -- aggravent encore cette vulnérabilité en freinant les investissements et en accentuant la marginalisation de certains territoires. Ancré dans l'espace atlantique latino-américain, il permet à une part considérable de la cocaïne produite dans la région andine de transiter par la mer des Caraïbes et l'Atlantique Sud, avant de gagner l'Afrique de l'Ouest puis l'Europe. Cette économie criminelle fragilise les États riverains en renchérissant les coûts logistiques, en ralentissant les flux commerciaux et en compliquant les paiements transfrontaliers³³⁴.

À cela s'ajoutent

- des menaces émergentes telles que le terrorisme maritime, les sabotages d'infrastructures portuaires et offshore ou encore les cyberattaques contre les systèmes navals et portuaires, capables de paralyser le commerce international.

334 Mounia BOUCETTA : « Accélérer le développement en Afrique : Quels leviers stratégiques », Policy Center for the New South, P.B - n° 43/25 - Septembre 2025, pp. 4-8

Force est de constater que la réponse reste souvent insuffisante : les initiatives sécuritaires demeurent dispersées, limitées et mal coordonnées, empêchant une action collective à la hauteur de l'urgence. Cette situation illustre l'importance de concevoir une gouvernance maritime intégrée, combinant moyens de surveillance, coopération régionale et dispositifs juridiques robustes, afin de contenir un continuum criminel dont les ramifications dépassent les seules frontières maritimes.

Le rapport du Secrétaire général de l'ONU de 2008 identifie sept menaces maritimes principales :

- Piraterie et vols à main armée
- Terrorisme maritime
- Trafic illicite d'armes (y compris ADM)
- Trafic de drogues
- Trafic de migrants ou d'êtres humains
- Pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN/IUU)
- Pollution ou atteintes intentionnelles à l'environnement marin

D'autres stratégies, comme celles de l'UE ou du Royaume-Uni, ajoutent de nouveaux enjeux à cette liste (ex. : cyberattaques, litiges maritimes interétatiques, impacts du changement climatique).

7.1. Perceptions différenciées des menaces maritimes

Longtemps centrée sur des considérations économiques, la réflexion sur la sécurité régionale a progressivement intégré, à partir de la fin des années 1990, les problématiques transnationales, notamment maritimes. Cette évolution a mis en évidence la nécessité de dépasser le cadre strictement national pour adopter une approche collective et transdisciplinaire de la sécurité.

En Afrique, la perception des menaces maritimes et régionales demeure profondément différenciée selon le niveau de développement des États, leur insertion dans la mondialisation et leurs capacités d'action. Les trafics illicites – armes, drogues, contrebande ou flux migratoires irréguliers – constituent une préoccupation partagée, mais leur hiérarchisation varie fortement. Les puissances occidentales, présentes dans cet espace, en particulier l'Union européenne, les États-Unis ou encore la Chine (via leurs intérêts énergétiques et portuaires), accordent une priorité absolue à ces enjeux car ils touchent directement leurs

flux économiques et leurs sociétés. Cette hiérarchisation impose souvent ces orientations aux États de la région, qui se voient forcés d'adopter ces priorités malgré leurs capacités institutionnelles limitées. A titre illustratif, la sécurité de la navigation, la lutte contre la piraterie et autres criminalités maritimes, ainsi que la prévention des risques terroristes en mer, restent reléguées au second plan par plusieurs pays de la région, faute de ressources ou d'intérêt stratégique immédiat³³⁵.

C'est plutôt la gestion des catastrophes naturelles qui a favorisé l'émergence d'une coopération régionale pragmatique : échanges d'informations, formation, interopérabilité et coordination multilatérale. Ces dynamiques traduisent une intégration progressive en matière de sécurité maritime, même si elles restent inégalement réparties³³⁶.

Ces avancées, bien qu'encourageantes, ne doivent pas occulter d'autres menaces systémiques, dont l'ampleur dépasse celle des crises ponctuelles. La pêche INN illustre parfaitement cette problématique, en constituant l'un des risques les plus critiques pour la sécurité alimentaire et la résilience maritime des États côtiers.

7.2. La pêche INN et menace à la sécurité alimentaire

La pêche INN constitue de loin la menace la plus proéminente pour la sécurité alimentaire, la stabilité économique et la souveraineté maritime, notamment en Afrique de l'Ouest. Alors que plus de 800 millions de personnes dépendent de la pêche dans le monde et que le poisson représente jusqu'à 50 % de l'apport en protéines animales dans certaines régions, plus de 90 % des stocks mondiaux sont pleinement exploités, surexploités ou épuisés. La pêche INN, facilitée par l'incapacité des États à contrôler efficacement leurs eaux, aggrave cette pression en opérant en toute impunité, souvent sans respect des réglementations nationales ou des quotas. Elle compromet gravement la santé des océans et la sécurité humaine en menaçant la survie de certaines espèces et en accentuant l'insécurité alimentaire. L'Afrique de l'Ouest, épice centre mondial du phénomène, perdrait à elle seule plus de 9 milliards de dollars par an sur un total mondial estimé entre 10 et 23,5 milliards. À cela s'ajoute l'impact du changement climatique, qui déplace les stocks halieutiques hors des zones tropicales, accentuant

335 Sylvain Domergue, « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région Caraïbes et ses façades Atlantique et Pacifique », *Cybergeog*: European Journal of Geography [En ligne], Espace, Société, Territoire, document 955, mis en ligne le 07 octobre 2020, consulté le 05 juin 2025. URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/35486> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cybergeog.35486>

336 Idem.

encore les tensions. L'urgence d'un renforcement des capacités de surveillance et de coopération régionale est donc capitale pour préserver les ressources marines et les équilibres socio-économiques des États côtiers³³⁷.

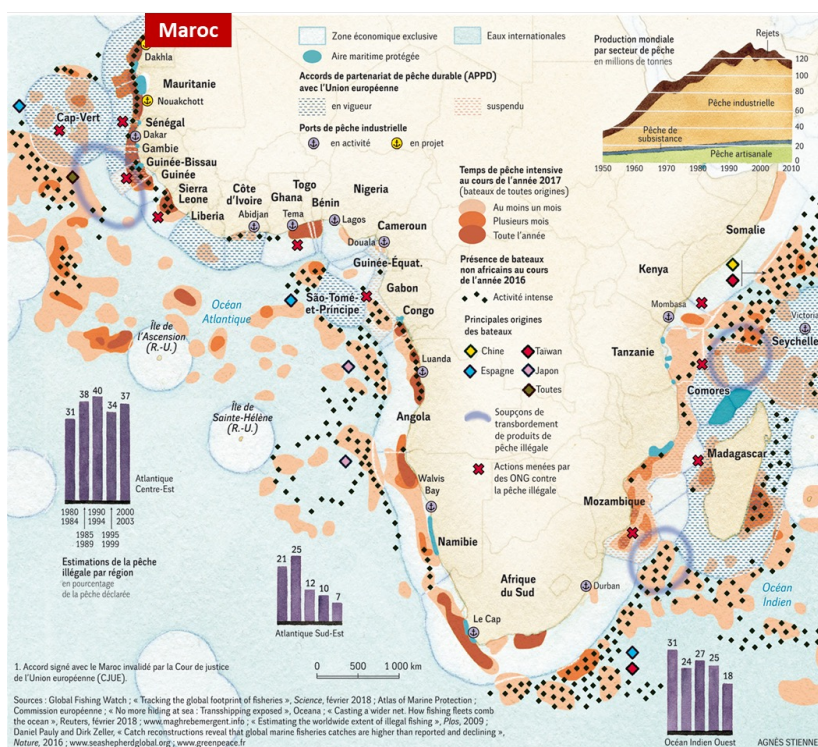
Attirés par les eaux poissonneuses du système d'upwelling³³⁸ atlantique (du Maroc à la Guinée), les industriels de la pêche chinois, russes, asiatiques et européens, trouvent en Afrique une aubaine, après avoir épuisé les réserves de poissons dans leurs propres zones géographiques. Pour rassasier leurs appétences insatiables, ces industriels envoient alors leurs navires-usines faire le tour du monde, avec une prédilection pour l'eldorado africain. Une gigantesque armada déferle sur la côte ouest du continent. Le transbordement en mer, réalisé par d'immenses navires frigorifiques-usines, illustre une double vulnérabilité écologique et géostratégique. Transformant et congelant les captures avant leur acheminement vers des hubs mondiaux (Las Palmas, Nouvelle-Orléans, Weymouth, Tokyo), ces pratiques s'appuient sur deux zones clés : l'une autour de la Guinée (Sénégal, Cap-Vert, Gambie), l'autre au large du Ghana (Togo, Bénin, Nigeria). En brouillant les frontières entre pêche légale et INN, elles compliquent la traçabilité des flux halieutiques, favorisent la surexploitation des stocks fragiles et renforcent la dépendance des États côtiers africains à des circuits dominés par des acteurs extérieurs, au détriment de leur souveraineté maritime et de la résilience des communautés locales.

Même au sein de l'Afrique de l'Ouest, avec plus de cinquante usines de transformation en Mauritanie, au Sénégal, en Gambie et en Guinée-Bissau, la croissance rapide de l'industrie halieutique a bouleversé la pêche artisanale. Les pirogues traditionnelles peinent à rivaliser avec les flottes industrielles, dont l'exploitation massive épuise les stocks et fragilise les économies locales. C'est d'ailleurs l'une des causes de la prolifération de la piraterie le long de la côte somalienne à la suite du pillage des ressources halieutiques de ce pays par des flottes étrangères. « Les pêcheries, du fait de leur caractère lucratif [...] et des enjeux de souveraineté qu'elles soulèvent, constituent une grille de lecture géopolitique essentielle dans la gouvernance des mers et océans d'aujourd'hui³³⁹ ».

337 Africa Center For Strategic Studies dans une fiche de présentation d'un « séminaire sur le partenariat atlantique » du 17 au 20 juillet 2023, disponible à travers lien <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2023/07/2023-07-APS-Syllabus-FR.pdf>, consulté le 12 avril 2025.

338 Le terme en anglais « upwelling » désigne les remontées des eaux océaniques profondes, vers la surface de l'océan. En soufflant dans une direction sensiblement parallèle à la côte, le vent met en mouvement les eaux superficielles de l'océan, provoquant un vide en surface, aussitôt comblé par un flux vertical ascendant à la côte. Ce mouvement apporte sur le plateau continental des eaux d'origine sub-superficielle. L'upwelling permet des remontées froides, riches en sels nutritifs alimentant en surface de la zone océanique côtière. Ce brassage favorise une forte activité biologique et une importante production en phytoplancton et en poisson.

339 Jean DY : « La pêche : entre enjeux de souveraineté et gouvernance partagée », Revue Conflits en ligne, 03 juin 2020.

Figure 27 : Concentration de surpêche en Afrique

Source : Agnès STIENNE : « Une ressource très convoitée », 2018³⁴⁰, à jour par l'auteur

La question primordiale qui est d'actualité c'est l'avenir des pêches mondiales. Depuis l'application de la Conventions de Montego Bay de 1982 sur le Droit de la mer, le défi principal n'est plus dans l'accroissement des captures. L'avenir est dans la régulation des capacités de production, la réduction des coûts de production, la régulation des conflits entre groupes de pêcheurs comme entre ceux-ci et les autres utilisateurs de la mer. Autrement dit, le maintien d'une activité économiquement et socialement viable³⁴¹.

Car les pratiques destructrices (filets non réglementés, transbordement clandestin, pillage des sardinelles et bongas) ruinent les communautés locales et privent 33 millions de personnes d'accès à une source essentielle de protéines.

340 Agnès STIENNE : « Une ressource très convoitée », in « L'Afrique dépouillée de ses poissons », Le Monde Diplomatique mai 2018, p 14-15

341 Cahiers Français n° 208 - Octobre/Décembre 1982, p. 25.

La prise de conscience internationale de la gravité de la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) émerge dans les années 1990. En 1999, le Comité des pêches (COFI) de la FAO en fait une priorité majeure et recommande l'adoption d'un Plan d'action international (PAI-INN), adopté en 2001, appelant les États à prévenir, combattre et éliminer ces pratiques³⁴². L'Union européenne s'en inspire pour adopter en 2008 un règlement entré en vigueur dès 2010, tandis que le Maroc s'engage la même année en inscrivant la lutte contre la pêche INN comme pilier de sa stratégie nationale. Malgré ces efforts, le phénomène ne cesse de croître, alimenté par le recours aux pavillons de complaisance, la commercialisation de captures illégales et le pillage accru des ZEE des pays en développement par des flottes étrangères.

Certes, la pêche illégale est un problème mondial. Toutefois, elle est plus inquiétante en Afrique de l'Ouest qu'ailleurs. Elle représente un grand danger à la fois pour la biodiversité et les économies locales. L'attrait des pêcheurs du monde entier, pour les eaux poissonneuses d'Afrique de l'Ouest est une évidence. En effet, la surpêche près des côtes des pays développés, entraîne l'épuisement de leurs ressources halieutiques, incitant les flottilles de pêche étrangères à aller, plus loin encore, dans des zones qui relèvent de la juridiction d'autres Etats³⁴³. Plusieurs ONG dénoncent continuellement les pratiques de pêche illégales et destructrices des navires chinois, européens, russes et coréens. Ce ballet des chalutiers rend les conditions de travail de plus en plus périlleuses aux pêcheurs nationaux, spécialement sur les rivages de la Mauritanie et du Sénégal.

Falsification de tonnage brut, détournement des autorisations, pêche dans des eaux interdites, mailles de filet non réglementaires, massacres des « prises accessoires » non commercialisables, tueries de requins pour leurs ailerons, sont autant d'exemples sur la manière dont les mers sont impunément exposées les côtes africaines à un pillage systématique. Les entreprises industrielles pratiquent souvent la mono capture et rejettent une part plus grande de leurs prises, parfois dans une proportion de 4 kilos de rejetés pour 1 kilo de conservé. Pour chaque kilo de crevettes pêché, par exemple, entre 8 et 10 kilos de poissons sont sacrifiés ; seulement 11 % survivent à cette opération. Au total, les rejets pourraient atteindre 40 millions de tonnes par an selon les estimations de la FAO³⁴⁴.

342 Cf site de la FAO, à travers le lien PAI-INN | Pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) | Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

343 Jean-François PEILLARD : « Nature et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes », dans *Diplomatie, "Les Grands Dossiers"* (GD), n° 68, juin-juillet 2022, p. 33.

344 FAO : « Situation mondiale des pêches et de l'aquaculture et perspectives à l'horizon 2010 », sur site Internet de la FAO: <http://www.fao.org>

L'ampleur du phénomène : selon les estimations de l'Union africaine et de la FAO, l'Afrique perd chaque année entre 1,5 et 2 milliards de dollars à cause de la pêche INN, avec des pertes économiques particulièrement marquées en Afrique de l'Ouest (Mauritanie, Sénégal, Guinée-Bissau, Sierra Leone). La pêche INN touche l'ensemble des segments du secteur halieutique et se manifeste aussi bien en haute mer que dans les zones relevant des juridictions nationales. Méthodes frauduleuses : Les navires pratiquant la pêche INN opèrent souvent avec des filets non réglementaires, dans des zones protégées, ou au-delà des quotas alloués.

Si la littérature des Organisations internationales met davantage de lumière sur l'INN, le transbordement en mer vers des navires frigorifiques permet de brouiller les pistes entre pêche légale et illégale. Des pratiques délétères créent un environnement favorable à la pêche INN, en générant une surpêche qui dépasse largement la capacité de reconstitution des stocks halieutiques. Ces bateaux-usines, véritables porte-conteneurs, transforment et congèlent les prises en mer avant de les expédier directement, sans passer par les ports des pays de captures, vers des hubs comme Las Palmas (Îles Canaries/Espagne), la Nouvelle-Orléans (USA), Weymouth (UK) ou Tokyo (Japon). Deux zones de transbordement majeures ont été identifiées : l'une autour de la Guinée (couvrant également le Sénégal, le Cap-Vert et la Gambie), l'autre au large du Ghana (incluant le Togo, le Bénin et le Nigeria)³⁴⁵. Ce mélange de captures légales et illégales complexifie considérablement le suivi des pêches par les autorités, d'autant qu'en Afrique de l'Ouest les contrôles demeurent faibles, et que les porte-conteneurs sont soumis à des inspections nettement moins rigoureuses, accentuant la vulnérabilité d'une région déjà fragilisée.

Cette opacité logistique n'est toutefois qu'un maillon d'un système plus vaste de contournement des règles, où les acteurs de la pêche INN recourent à des pratiques tout aussi sophistiquées pour dissimuler leurs activités. C'est ainsi que de nombreuses embarcations utilisent des pavillons de complaisance pour échapper à la réglementation en vigueur. De surcroît, des pratiques telles que la falsification des tonnages ou la sous-déclaration des prises sont également courantes. Elles concernent toutes les phases, de la capture à l'utilisation du poisson, et peut, dans certains cas, s'articuler avec des réseaux de criminalité organisée.

345 Benjamin POLLE : « Afrique de l'Ouest : les rouages de la pêche illégale passés au crible », Jeune Afrique, 29 juin 2016, consulté le 25/08/2021

règlements et procédures applicables à la pêche considérée ;

- **Pêche non réglementée** : la pêche des poissons et de toutes autres espèces halieutiques menée par des navires de pêche dépourvus de pavillon ou arborant illégalement un pavillon ou celle menée dans une zone maritime relevant de la compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches par des navires dont l'Etat du pavillon n'est pas membre de ladite organisation³⁴⁷.

Au Maroc, en 2025, la pêche illégale représente 30% de l'activité halieutique au Maroc, ce qui est catastrophique³⁴⁸. Ce chiffre qui n'a pas été confirmé par l'Institut national de recherche halieutique (INRH), selon un expert écologique de cet institut³⁴⁹.

En revanche, un autre expert, Mohamed Naji, chef du département d'Halieutique et Aquatique à l'Institut Agronomique et Vétérinaire Hassan II de Rabat, dresse un constat sans appel sur le secteur halieutique, : « Le Maroc détruit aujourd'hui les fondements même de sa prospérité maritime future », déclare-t-il en substance, avant d'ajouter que « l'économie bleue vire au rouge... Si le secteur génère effectivement de la richesse, il le fait au prix d'un pillage méthodique de ses propres ressources. Entre surexploitation chronique, gouvernance défailante et aveuglement face aux enjeux écologiques, l'économie bleue marocaine navigue à vue vers un naufrage programmé », et ce en dépit des chiffres impressionnants sur le papier des communiqués officiels du secteur³⁵⁰.

Ce constat, qui met en lumière les limites structurelles et écologiques du modèle actuel, contraste fortement avec les discours officiels valorisant la croissance du secteur. Conscientes de ces contradictions, les autorités marocaines ont cherché à renforcer la gouvernance et la crédibilité de la filière par l'introduction de mécanismes de contrôle plus rigoureux.

Dans cette perspective, la stratégie nationale de police de la pêche a instauré des dispositifs intégrés de Suivi, Contrôle et Surveillance (SCS), permettant d'assurer la traçabilité et l'identification des captures depuis le prélèvement en mer jusqu'à la commercialisation finale. Cette démarche répond également à une

347 Cf. Bulletin Officiel du Royaume du Maroc, N° 6262 – 7 chaabane 1435 (5-6-2014), pp. 3476-3485

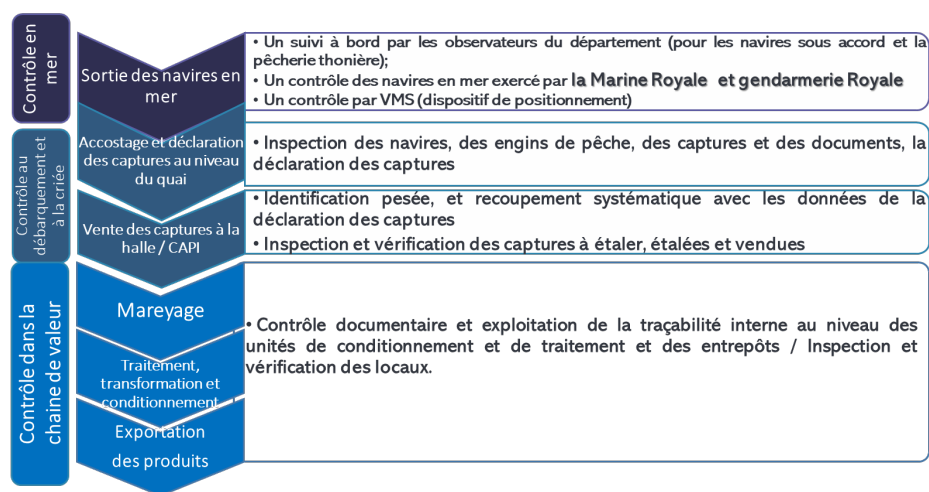
348 Selon l'interview fait avec Lamya Essemmlali, présidente de l'ONG Sea Shepherd France (Sic) (qui protège les baleines, quasi inexistantes au Maroc), au Magazine Telquel en date du 24 juillet 2025, dans sa version électronique : "La pêche illégale représente environ 30 % de l'activité au Maroc, c'est considérable", Lamya Essemmlali, présidente de Sea Shepherd France – Telquel.ma.

349 Cité par Marin Daniel THEZARD : « La surpêche, "le mal de mer" du littoral marocain », Telquel du 08 janvier 2025, disponible sur La surpêche, le "mal de mer" du littoral marocain – Telquel.ma.

350 Mohamed NAJI « La pêche marocaine à la dérive », Telquel du 17 septembre 2025, version électronique [Tribune] La pêche marocaine à la dérive – Telquel.ma, consultée le 18 septembre 2025.

exigence croissante des partenaires européens, soucieux de garantir la qualité sanitaire des produits importés mais aussi pour des raisons politiques. Les SCS visent ainsi non seulement à détecter les infractions et manquements aux règles, mais aussi à consolider la transparence et la durabilité de la chaîne de valeur halieutique.

Figure 29 : Système de suivi, contrôle et surveillance des activités de pêche



Source : Département des pêches maritimes³⁵¹

Toutefois, les dispositifs de Suivi, Contrôle et Surveillance, s'ils représentent une avancée majeure en matière de gouvernance halieutique, ne peuvent à eux seuls répondre à l'ensemble des dérives qui fragilisent la filière. Leur efficacité suppose d'être complétée par des mesures de gestion durable — tels que le repos biologique ou le suivi satellitaire — et par des choix politiques structurants, allant de la révision des accords de pêche à la défense de la souveraineté maritime. C'est à la croisée de ces outils techniques et de ces arbitrages stratégiques que se joue la crédibilité des politiques publiques et la capacité du Maroc à concilier coopération internationale et protection de ses intérêts nationaux.

7.3. Maroc : carrefour du Narcotrafic transatlantique et Méditerranéen

La communauté internationale fait face à une menace sans précédent liée aux stupéfiants, dont la production et la diversité n'ont jamais été aussi importantes. Cette crise multidimensionnelle pèse sur la santé, la sécurité et l'environne-

351 Accessible à travers le lien http://www.mpm.gov.ma/wps/portal/Portall-MPM/Contr%C3%B4le%20et%20surveillance%20des%20p%C3%ACheries/Lutte-contre-peche-INN!/ut/p/b1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfGjzOIN3Nx9_I0MzAwwsIsDDzNTQM8PT2dDU0sDPQLsh0VAchizg8/

ment, tout en menaçant directement la stabilité et l'état de droit dans plusieurs régions du monde, nécessitant une réponse urgente et concertée.

Le trafic international de stupéfiants représente, selon le rapport annuel de la NORML, un marché mondial estimé à 500 milliards de dollars, mais ses bénéfices sont inégalement répartis³⁵². Environ 98% des profits reviennent aux réseaux des pays consommateurs industrialisés, tandis que les pays producteurs n'en captent que 2%³⁵³, ces revenus pouvant néanmoins représenter jusqu'à 5% du revenu agricole local³⁵⁴.

Cette économie illicite, dominée par trois filières principales - la cocaïne, l'héroïne (dérivée du pavot) et le cannabis (dont le kif marocain) - est portée par des réseaux criminels de plus en plus organisés et résilients, répondant à une demande mondiale élevée évaluée à 292 millions de consommateurs en 2022.³⁵⁵ C'est pour cela que ce trafic est devenu le deuxième marché économique au monde, juste derrière les armes, devançant même le pétrole. Quant aux bénéfices, ils sont de l'ordre de 200 milliards de dollars et le blanchiment d'argent sale de 150 milliards³⁵⁶. La forte Valeur Ajoutée est récupérée à la distribution, du fait de la prohibition grandissante.

Le kif qu'on trouve au Maroc (ou marijuana aux Etats-Unis), est une plante dosée en THC³⁵⁷. La résine donnant lieu à l'huile, sont plus concentrées en THC que l'herbe³⁵⁸.

352 'L'Organisation nationale pour la Réforme des Lois sur l'usage de la Marijuana' est américaine, mais elle a ses extensions NORML New Zélande, Canada, UK et NORML France (qui a pris la place Chanvre & Libertés - (Hemp & Freedom - NORML France). Elle lutte pour la normalisation de l'usage du Chanvre, à des fins médicales, « et soutenir les usagers de cannabis vers l'accès aux droits et à la santé, de promouvoir la recherche scientifique et de regrouper les acteurs de la société civile en faveur d'une réforme de la politique des stupéfiants ». Cf. <https://www.chanvrelibertes.org/>

353 Article de Germàn FONSECA « Économie de la drogue : taille, caractéristiques et impact économique », in "Tiers-Monde", tome 33, n°131, 1992. Drogues et développement., p. 497.

354 Cf. Paul BENKIMOUN, in "Le Monde" du 27 février 2003, www.lemonde.fr.

355 France Diplomatie : « Lutter contre les drogues », <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/politique-etrangere-de-la-france/securite-desarmement-et-non-proliferation/lutter-contre-la-criminalite-organisee/lutter-contre-les-drogues/>, Site consulté le 26 septembre 2025.

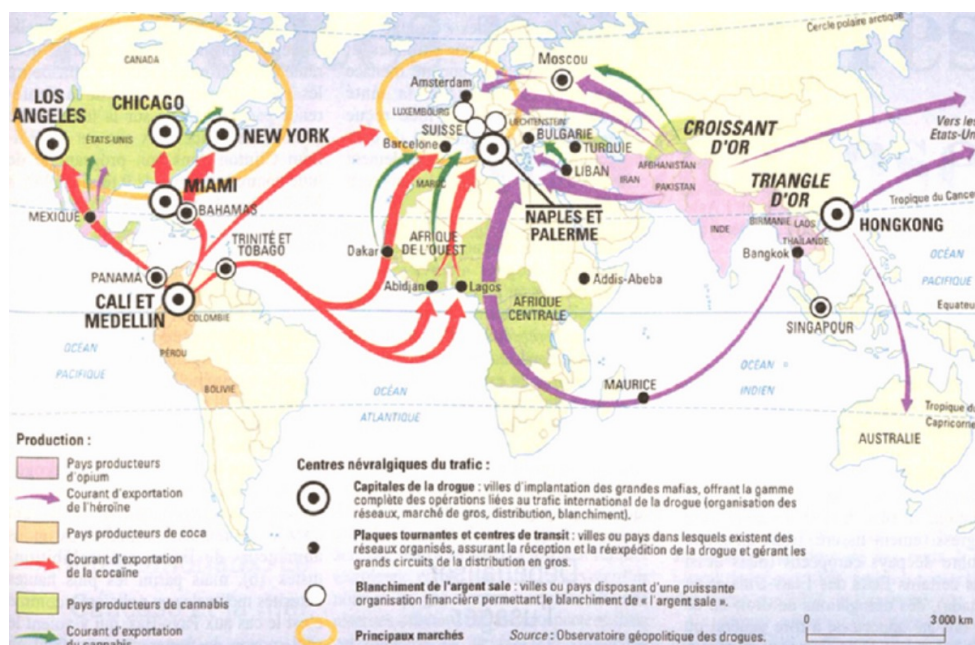
356 Cf. « Atlas Mondial des drogues », publication de l'«Observatoire géopolitique des drogues», aux Presses Universitaires de France, 1996.

357 THC (Tétrahydrocannabinol) est le principe actif du cannabis. Il devient hallucinogène quand il est pris à très forte dose. La Publication élaborée par le Programme des Nations Unies pour le Contrôle International des Drogues (PNUCID) intitulée " Modèles de loi relatifs aux drogues destinés aux Etats du système juridique romano-germanique " préconise « d'une part de n'autoriser que la culture des plantes sélectionnées en raison de leur très faible teneur en THC qui serait nulle dans certaines espèces de la plante, d'autre part de veiller à ce que des trafiquants ou des usagers ne cultivent pas des plantes de cannabis du type à drogue sous couvert de cultures autorisées ». Pour ces raisons, « le modèle de législation confie à un organisme officiel le monopole de la distribution des semences et le charge de surveiller les cultures à des fins industrielles ». https://www.unodc.org/pdf/lap_civil_mod-leg_licit_trade_fr.pdf janvier 2003, Cf. p.13.

358 L'huile est odorante, donc facilement débusquée par les chiens des services de sécurité et de la douane.

La dimension géopolitique de ce trafic est cruciale, particulièrement pour l'héroïne dont la morphine dérivée possède une valeur stratégique en médecine, notamment dans les conflits armés, attirant l'intérêt des groupes pharmaceutiques. L'héroïne est la marchandise qui a la plus forte valeur ajoutée, ce qui la rend très rentable. Le flou réglementaire persiste autour de la définition des drogues, partagées entre substances illicites et usage médical, comme en témoignent les classifications des conventions internationales de 1961 et 1971. Cette ambiguïté s'étend aux précurseurs chimiques et à certaines substances industrielles détournées.

Figure 30 : Circuits mondiaux des trois principaux types de stupéfiants



Source : Philippe Rekacewicz "Drogues, les filières du trafic",³⁵⁹

Comme le souligne Laurent Guillaume dans l'ouvrage collectif *Africa Connection*, le crime organisé représente une véritable catastrophe pour l'Afrique³⁶⁰, où il forme un puissant empire économique souterrain à travers le trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains. Contrairement aux mafias historiques structurées, le crime organisé contemporain en Afrique agit comme un facteur

³⁵⁹ Philippe Rekacewicz "Drogues, les filières du trafic", in *Le Monde diplomatique* de février 1996.

³⁶⁰ Laurent GUILLAUME (Collectif S/dir. de) « *Africa Connection* », La manufacture du livre, Paris 2019, dont le résumé est cité par Arianna PELETTI : « " *Africa Connection* ", enquête sur le coût du crime organisé pour le continent », *Jeune Afrique*, 18 octobre 2019, en ligne <https://www.jeuneafrique.com/mag/842101/culture/africa-connection-enquete-sur-le-cout-du-crime-organise-pour-le-continent/>

géopolitique majeur, directement lié à la déstabilisation du continent. Le narcotrafic, identifié comme l'un des trafics les plus déstabilisateurs, alimente les conflits, affaiblit les États et permet la prolifération de groupes terroristes en profitant de la corruption des élites et de la faiblesse institutionnelle.

Si le narcotrafic demeure l'une des menaces les plus déstabilisatrices pour les États et les sociétés, il met également en évidence le rôle incontournable du Maroc dans la cartographie sécuritaire régionale. Sa position au carrefour de l'Atlantique, de la Méditerranée et du Sahel en fait un acteur central pour comprendre et contrer ces dynamiques, au-delà de son image historique de producteur de cannabis.

Le Maroc, longtemps perçu comme un simple producteur et exportateur de cannabis, est aujourd'hui au cœur des routes mondiales du narcotrafic. Sa position géographique stratégique en fait à la fois un pays de transit mais aussi une destination pour divers stupéfiants. L'héroïne issue d'Asie y transite vers l'Europe, les drogues de synthèse comme l'ecstasy empruntent le chemin inverse depuis l'Europe, tandis que la cocaïne d'Amérique latine passe directement ou via l'Afrique de l'Ouest. Ce rôle de carrefour s'ajoute au trafic domestique du cannabis, dont une grande partie alimente l'Europe, l'Algérie et le Sahel. En 2021, 82 % de la résine de cannabis saisie dans l'Union européenne provenait encore du Maroc, confirmant la plaque tournante du pays dans cette géographie criminelle³⁶¹.

7.3.1. Réponses internationales au Narcotrafic

Le trafic de stupéfiants suit un circuit structuré comprenant quatre étapes : production, transformation, exportation et distribution.

La phase maritime, correspondant à l'exportation, constitue un maillon stratégique de ce commerce illicite, car elle offre des capacités de transport et de dissimulation considérables. Entre 70 et 80 % des stupéfiants circulant à l'échelle mondiale transitent par la mer, bien que seuls 8 à 12 %³⁶² soient réellement interceptés³⁶³. Car, les cargaisons peuvent être dissimulées³⁶⁴, et en grandes

361 Younes SAOURY et Yassine MAJDI : « Drogues. Comment le Maroc fait face au trafic international », TelQuel du 31 mai-06 juin 2024. Drogues. Comment le Maroc fait face au trafic international – Telquel.ma.

362 Bjorn ROBERTSTAD AUNE "The maritime trade in illicit drugs: the experience of the coastal member states of O.E.C.D", Thèse PhD University of London, 1989.

363 Camille JAULAIN « African Connection », in CARGO Marine, 1er trimestre 2017, N°8, p. 5. http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2017/Cargo_Mars17_African-Connection1.pdf. « Il s'avère que les chiffres transmis à l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ne reflétaient pas la réalité. L'absence de rapports de saisies dans certains pays africains conjuguée à la faiblesse des capacités opérationnelles de ces derniers dans la détection et a fortiori l'interception des colis illicites masqueraient en partie l'ampleur du phénomène », lit-on dans cette étude.

364 Faux plafonds, faux planchers, doubles fonds, intérieur des quilles, circuits d'aération...

quantités, dans des conteneurs portuaires³⁶⁵, à bord de voiliers, de cargos, bateaux de pêche ou de bateaux rapides "Go fast".

La lutte contre la drogue, pendant la décennie 80 et au début des années 90 et jusqu'à présent reste focalisée sur le trafic de cocaïne³⁶⁶. Cette activité illicite est considérée par les Etats-Unis comme une menace qu'il faut l'éradiquer à la source³⁶⁷. La mer des Caraïbes demeure à cet égard, l'un des carrefours principaux du narcotrafic. Assurant la liaison entre l'Amérique du Sud et du Nord, sa connexion avec l'océan Atlantique offre un accès à l'Europe et à l'Afrique de l'Ouest. Cette partie de l'Afrique est devenue une terre de conquête du narcotrafic. Elle n'est plus cantonnée à une simple porte d'entrée de la drogue, « l'Afrique de l'Ouest a développé son propre marché, de production comme de consommation, et s'inscrit depuis comme un nouvel acteur de ce commerce illégal »³⁶⁸. Le durcissement des contrôles européens a incité les cartels latino-américains à multiplier les routes atlantiques via l'Afrique de l'Ouest. La hausse des quantités de drogues envoyées trouve son corollaire dans la multiplication des portes d'entrée sur la façade atlantique de l'Afrique ; Ajouter à cela l'instabilité chronique des pays africains, au sein desquels l'appareil étatique n'a plus les moyens de coercition effective³⁶⁹.

Face à cette menace, la communauté internationale a élaboré un cadre juridique à travers trois conventions des Nations unies : 1961, 1971 et 1988 :

- La Convention unique de 1961³⁷⁰ sur les stupéfiants ;
- La Convention de 1971 sur les substances psychotropes ;
- Et la Convention de 1988 (dite de Vienne) contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes.

La Convention de Montego Bay de 1982 fut la première à aborder la problématique du narcotrafic maritime, tandis que la Convention de Vienne de 1988 constitua le premier instrument spécifiquement dédié au trafic de stupéfiants à intégrer des dispositions relatives à sa dimension maritime.

365 Rapport de Philippe CRIST, « La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques », sous l'égide du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, Juillet 2003, p. 10.

366 Le Marché mondial de la drogue, http://lecerveau.mcgill.ca/flash/capsules/articles_pdf/marche_mondial_droque.pdf.

367 Article de Germàn FONSECA « Économie de la drogue : taille, caractéristiques et impact économique », in "Tiers-Monde", tome 33, n°131, 1992. Drogues et développement., p. 489.

368 Camille JAULAIN « African Connection », op. cit.

369 C'est le cas de nombreux États africains qui viennent de sortir d'une période de guerres civiles, et de conflits politiques tels que la Sierra Leone ou le Liberia (les années 90) et la Côte d'Ivoire au début de la décennie 2000, de la Guinée-Bissau. Cf Camille JAULAIN « African Connection », p. 5.

370 Les conventions classent les drogues dans huit tableaux : la convention de 1961 en quatre et la convention de 1971 en quatre également.

Il n'en demeure pas moins que les conventions de CMB 82 et de Vienne 1988, restent limitées dans leur impact en raison d'une approche traditionnellement territorialiste des compétences étatiques. Les lacunes de la Convention de Montego Bay n'ont ainsi été que partiellement comblées par la Convention de Vienne. En privilégiant les droits de l'État du pavillon, ce dispositif normatif crée une faille exploitée par les narcotrafiquants et se révèle inadapté aux réalités africaines³⁷¹.

Toutefois les deux conventions ont le mérite d'encourager la coopération internationale en ce domaine. La lutte contre le trafic de drogue, c'est-à-dire la politique de prohibition de la production, du commerce et de l'usage de stupéfiants classés illicites s'est appuyée sur un arsenal répressif impressionnant. Elle a été à l'origine des premiers efforts de coopération judiciaire et policière, tant au niveau régional que mondial³⁷².

Partout dans le monde, combattre ce fléau est devenu l'un des premiers objectifs de la sécurité nationale, particulièrement américaine, dans des conflits dits "de faible intensité" (Low Intensity Conflict). La guerre à la drogue semble avoir remplacé la « doctrine de la contre-insurrection (renovée en réalité) » appliquée par Washington durant les années 80. Elle permet un nouvel « interventionnisme » américain, notamment militaire. Pour lutter contre ce fléau, les autorités américaines ont adopté deux stratégies :

- L'élimination des sources d'approvisionnement en détruisant les récoltes et les laboratoires clandestins ;
- Et l'interception des passages aux frontières, dans l'espace aérien et en haute mer³⁷³.

Les États-Unis ont multiplié les accords bilatéraux (« shiprider agreements ») dans les Caraïbes, tandis que les pays africains, malgré leurs faiblesses, ont adopté des lois nationales et adhéré à la Convention de Vienne (de 1988). Ces accords donnent une possibilité à l'armée, la marine et l'aviation des États-Unis d'intervenir au-delà de leurs frontières terrestres et maritimes.

371 Valérie BORE EVENO « Le cadre juridique international de la lutte contre le trafic maritime de stupéfiants. Quelles compétences pour les États ? » l'Université de Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique, EA n° 1165, 2016 à travers lien <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01525041/document>.

372 Emanuele PITTO « La lutte contre le trafic de drogue » in Revue internationale de droit pénal 2006/1 (Vol. 77) pp. 271 – 276 <https://www.cairn.info/revue-internationale-de-droit-penal-2006-1-page-271.htm>.

373 Mariano AGUIRRE, « La drogue, alibi de Washington en Amérique latine : Militarisation de la lutte contre le narcotrafic », in Le Monde diplomatique d'avril 1997, pp.8-9.

Le volume de saisies de drogue démontre que les cadres législatifs en vigueur restent insuffisants. L'existence de "zones grises" aux frontières maritimes, conjuguée au sous-équipement naval et à la faiblesse des capacités opérationnelles de détection et d'intervention, facilite le passage des trafiquants entre les mailles du filet répressif. Au regard des Puissances maritimes, la lutte demeure limitée dans son efficacité, sans mutualisation des moyens, coordination accrue et surtout l'appui extérieur. Dans ce contexte, le soutien étranger s'impose, pour l'heure, comme un levier incontournable pour accompagner les marines africaines dans leur combat.

L'Union européenne participe à travers le programme GoGIN (Gulf of Guinea Inter-regional Network)³⁷⁴, qui a été signé le 14 octobre 2016 à Lomé, est venu remplacer le projet CRIMGO (Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea)³⁷⁵, en plus, bien entendu, d'Interpol...La France, appuyée par d'autres pays européens et ses bases militaires dans la région (Le Sénégal- qui vient de demander récemment à la France de démanteler ses forces dans ce pays-, Côte d'Ivoire et Gabon), contribue à travers l'opération Corymbe³⁷⁶ à assurer la sécurisation maritime de cette zone. Cette opération s'appuie particulièrement sur un réseau de renseignement, porté principalement par l'OCRTIS³⁷⁷.

Sept États membres — l'Espagne, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la France, le Portugal et le Royaume-Uni — se sont associés pour signer le 30 septembre 2007 à l'initiative française l'accord portant création du MAOC-N (Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics), dont le siège est établi à Lisbonne. Sept États européens — l'Espagne, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la France, le Portugal et le Royaume-Uni — ont signé, le 30 septembre 2007 et à l'initiative de la France, l'accord instituant le MAOC-N (Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics), dont le siège est établi à Lisbonne.

Le Maroc y participe en tant que membre observateur, contribuant à ce dispositif multilatéral conçu pour endiguer un phénomène transnational qui dépasse largement les capacités isolées des États côtiers africains.

374 Sept États côtiers africains : le Bénin, le Cameroun, la Guinée équatoriale, le Gabon, le Nigéria, São Tomé-et-Principe et le Togo ont été impliqués dans le projet dès son lancement. <http://www.colsbleus.fr/articles/4383> du 27 Avril 2015.

375 De 2013 à octobre 2016.

376 Mise en place depuis 1990, le dispositif Corymbe était préalablement destiné à préserver les intérêts économiques français dans le Golfe de Guinée, pour lutter contre la piraterie et le brigandage, avant d'élargir ses compétences au renforcement des capacités des marines riveraines du golfe, au sens large du domaine de la sécurité maritime. Cf. <http://www.colsbleus.fr/articles/9549>, publié le 26 Avril 2017.

377 OCRTIS : (Organisme de contrôle et de répression du trafic de stupéfiants), a été créée depuis 1953, comme structure interministérielle. Elle a pris une dimension internationale. Elle est chargée d'opérer la centralisation des renseignements afin de faciliter la recherche et la prévention du narcotrafic.

A ce titre, le Maroc participe aux travaux de cette organisation aux côtés de nombreux partenaires, incluant des institutions européennes (EUROPOL, EMCDDA³⁷⁸, EEAS³⁷⁹, SEAE³⁸⁰ (en français) FRONTEX³⁸¹, UNODC³⁸², mais aussi avec les USA, à travers l'US JIATF-S³⁸³, Canada, Cap Vert, Grèce, Angola, Brésil, Venezuela et la Colombie. D'autres pays, en dehors de cette organisation, apportent leurs contributions aux travaux. Il s'agit du Liberia, de l'Afrique du Sud, de la Côte d'Ivoire et du Ghana³⁸⁴, l'UNODC, et plusieurs pays (États-Unis, Canada, Brésil, Angola, etc.). La contribution d'États non-membres comme le Liberia ou l'Afrique du Sud complète cette coopération.

Le Maroc se retrouve ainsi au croisement de réseaux multimodaux, où trafiquants articulent routes terrestres, maritimes et aériennes pour diversifier leurs modes d'acheminement avec des méthodes sophistiquées (transbordement maritime, pistes d'atterrissage clandestines en plein territoire national -cas de tentative d'installation d'une base aérienne, près de Boujdour, destinée au stockage et au convoyage de la cocaïne vers l'Europe-³⁸⁵, transport aérien via des « mules » dans le transport aérien commercial) et réduire les risques d'interception.

Cette interconnexion des vecteurs logistiques confère au narcotrafic une résilience redoutable, obligeant le Maroc à adapter ses dispositifs et à renforcer son arsenal de surveillance et de contrôle sur l'ensemble de ses frontières et points d'entrée. Tous les aéroports sont désormais équipés de scanners corporels intégrés capables de détecter les « mules » et les cargaisons dissimulées. Cette modernisation s'inscrit dans une stratégie plus large de lutte contre les réseaux transnationaux, dont la sophistication croissante — notamment l'usage de drones capables de transporter jusqu'à 120 kilos de cannabis vers les côtes espagnoles — accentue les défis sécuritaires. Le pays se retrouve ainsi dans une confrontation asymétrique où l'innovation technologique des trafiquants impose une adaptation constante des dispositifs étatiques.

378 EMCDDA : European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction.

379 EEAS : European External Action Service.

380 SEAE Service européen pour l'action extérieure. C'est un organe institutionnel de l'Union européenne, placé sous l'autorité du Haut Représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité. Il en constitue le service diplomatique, à la fois à Bruxelles et à l'étranger. Sa création découle du traité de Lisbonne entré en vigueur le 1er décembre 2009.

381 FRONTEX Agence européenne de Garde-frontières et de Garde-côtes. Le Frontex aide les États membres de l'UE et les pays associés à l'espace Schengen à gérer leurs frontières extérieures.

382 UNODC : United Nations Office on Drugs and Crime.

383 JIATF : . Joint Interagency Task Force- South.

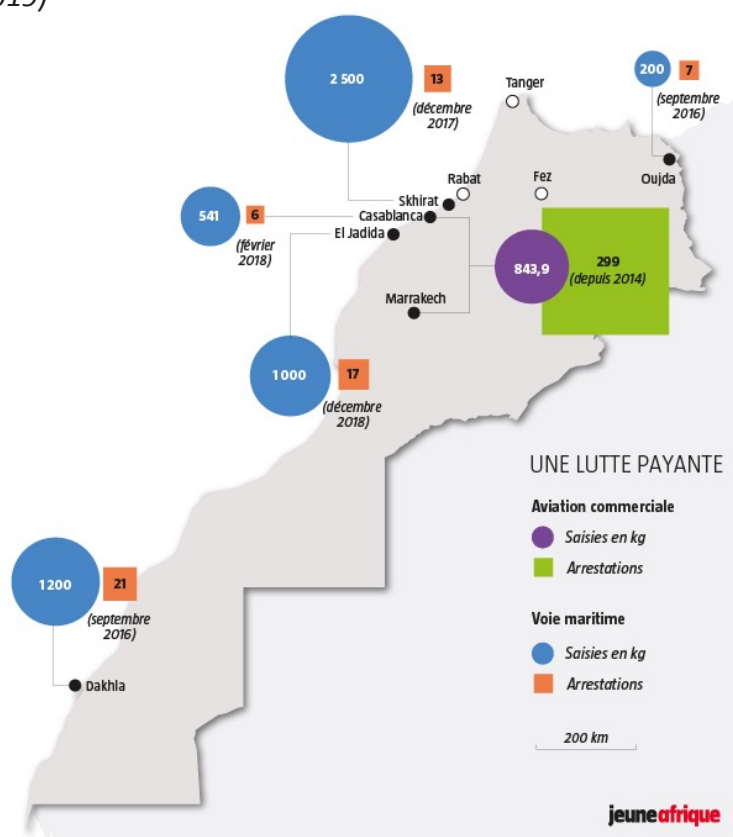
384 Steven Morris, "Seven-nation anti-drugs patrol claims early success ...", The Guardian du 09 février 2009, <https://www.theguardian.com/world/2009/feb/09/drugs-patrol-cocaine-seizure>.

385 Cf. Abderrahim Habib, en charge de la coordination avec les différents services étrangers, cité par Fahd IRAQI : « Maroc : la nouvelle route de la cocaïne », Jeune Afrique, 12 novembre 2019, en ligne <https://www.jeuneafrique.com/mag/749599/politique/maroc-la-nouvelle-route-de-la-cocaine/>, Consulté le 07/09/2021

La coopération internationale s'avère décisive, comme en témoigne l'action du Centre maritime d'opération antidrogue (MAOC) basé à Lisbonne : grâce à ses renseignements, un navire panaméen transportant 9,5 tonnes de cocaïne — initialement destiné au port de Tanger — a été intercepté au Cap-Vert. Ce type d'opérations illustre l'efficacité des échanges d'informations dans la lutte contre des réseaux criminels transnationaux tels que la Mocro Maffia, active entre le Maroc, l'Espagne et les Pays-Bas.

Selon le rapport annuel 2018, établi par l'Organe international de contrôle des stupéfiants (OICS), le phénomène n'est pas nouveau, mais il a pris de l'ampleur, si bien que l'Afrique du Nord représente désormais la principale zone de transit de cocaïne sur le continent, où le Maroc représentaient 69 % de l'ensemble de la cocaïne saisie dans le continent³⁸⁶.

Figure 31 : Saisies maritimes et aériennes de stupéfiants dans les côtes marocaines (2019)



Source : Jeune Afrique du 12 novembre 2019

386 Cité par Fahd IRAQI : « Maroc : la nouvelle route de la cocaïne », Jeune Afrique, 12 novembre 2019, en ligne <https://www.jeuneafrique.com/mag/749599/politique/maroc-la-nouvelle-route-de-la-cocaine/>, Consulté le 07/09/2021

Dans ce nouveau paysage, marqué par la diversification des flux et la sophistication des réseaux, une dynamique nouvelle émerge : celle de l'échange direct entre haschisch africain et cocaïne latino-américaine, qui redessine en profondeur la géographie des trafics transatlantiques.

7.3.2. Nouveau Troc Cannabis contre cocaïne

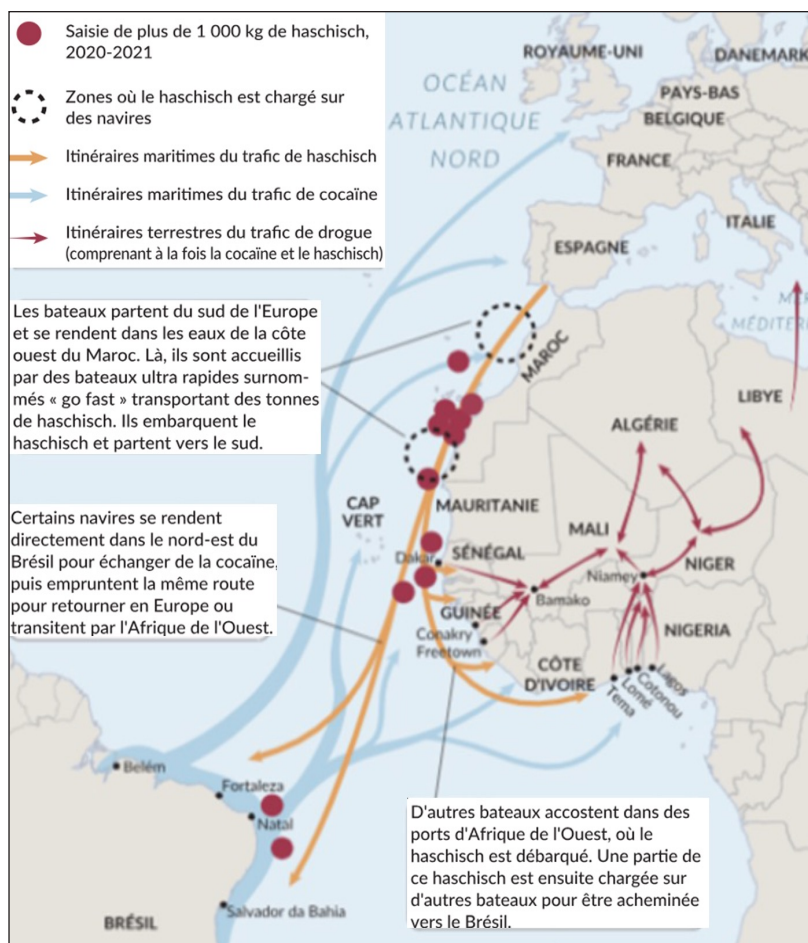
Depuis 2020, les routes maritimes de l'Atlantique et de l'Afrique de l'Ouest connaissent une mutation majeure du trafic de drogues. Le Maroc, longtemps identifié comme premier exportateur de cannabis vers l'Europe, est désormais intégré à un système de troc entre réseaux marocains et latino-américains : du haschisch marocain est échangé directement contre de la cocaïne brésilienne. Cette inversion des flux s'explique par les écarts de prix considérables entre les continents : environ 800 dollars le kilo de cannabis au Maroc contre près de 28 000 dollars pour la cocaïne en Europe, tandis qu'au Brésil, les deux produits atteignent entre 8 000 et 10 000 dollars le kilo. Pour les trafiquants, ce système élimine la contrainte du paiement liquide et optimise leurs marges.

Cette dynamique s'inscrit dans une relation ancienne entre trafiquants marocains et latino-américains, qui utilisaient déjà les circuits du cannabis pour acheminer la cocaïne vers l'Europe via l'Afrique de l'Ouest. Mais le troc direct représente une évolution qualitative : il permet d'exploiter plus efficacement les chaînes logistiques existantes et d'élargir les routes maritimes de transit. Ainsi, les saisies récentes illustrent ce basculement : 6 tonnes de haschisch interceptées au large du Brésil en 2023, ou encore 15 tonnes saisies près des Canaries en 2021. Entre 2020 et 2021, près des deux tiers des interceptions de haschisch marocain signalés par le MAOC (dont fait partie le Maroc) concernaient désormais l'Afrique de l'Ouest et l'Atlantique, contre une concentration quasi exclusive en Méditerranée auparavant.

Cette géographie criminelle est renforcée par les faiblesses structurelles de la gouvernance maritime régionale. Quant à l'Afrique de l'Ouest, elle devient une plateforme logistique intermédiaire, voire une base arrière, alimentée notamment par la porosité institutionnelle et des routes historiques de contrebande, comme les filières du cannabis³⁸⁷.

387 Pierre-Arnaud CHOUVY : « Les routes de la drogue », Presses universitaires de France, 2010.

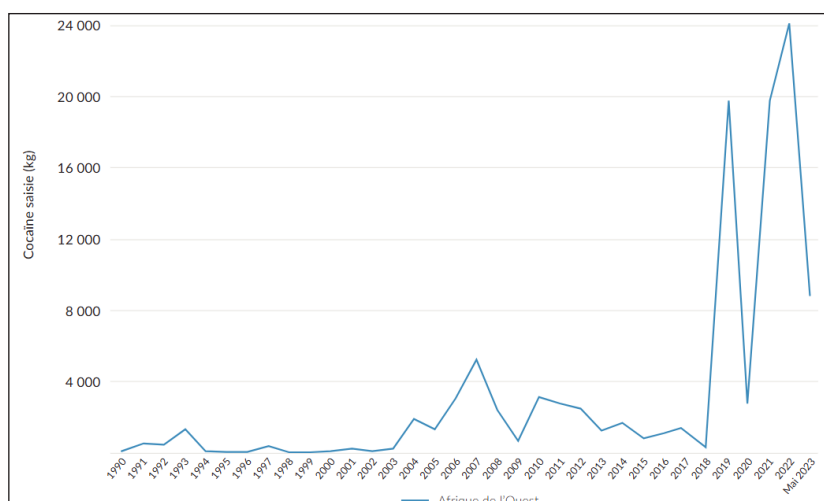
Figure 32 : flux inversés de cannabis et cocaïne en Atlantique Sud



Global Initiative against transnational Organized Crime³⁸⁸

Ces nouvelles routes maritimes impliquent directement les littoraux fragiles du Sénégal, de la Guinée, de la Guinée-Bissau et de la Sierra Leone, devenus des plaques tournantes de la « route de l'Atlantique ». Elles offrent aux trafiquants une alternative jugée plus sûre que les trajets traditionnels vers l'Europe, fortement surveillés par les forces de l'ordre espagnoles, françaises et italiennes. L'essor de ce trafic illustre à la fois la plasticité des réseaux criminels transnationaux et les vulnérabilités structurelles de l'espace atlantique, où instabilités terrestres et flux maritimes s'entrecroisent pour alimenter une criminalité de plus en plus sophistiquée et globalisée.

388 Global Initiative : « Les réseaux intercontinentaux de trafic de drogue opérant via l'Afrique de l'Ouest ont commencé à échanger directement du haschisch contre de la cocaïne ». Bulletin de Risque n° 9-novembre 2023, pp 16-21

Figure 33 : Evolution de saisie de cocaïne dans l'Ouest-Africain (1990-2023).

Global Initiative against transnational Organized Crime³⁸⁹

En juillet 2023, la saisie de 6 tonnes de haschisch marocain sur un voilier en route vers le Brésil, après avoir quitté le Portugal et chargé sa cargaison au large de Safi, illustre une inversion des flux de trafic traditionnels. Ce cas met en lumière une nouvelle dynamique où les organisations criminelles européennes échangeraient directement du cannabis contre de la cocaïne avec des réseaux brésiliens, un trafic de troc qui s'est développé depuis 2020, parallèlement au rôle établi du Brésil comme principal point d'exportation de cocaïne vers l'Europe via l'Afrique de l'Ouest.

7.3.3. Narcotrafic et instabilités en Afrique de l'Ouest et au Maghreb

L'Afrique de l'Ouest s'est imposée en quelques années comme une plaque tournante du trafic mondial de drogues, notamment de cocaïne sud-américaine à destination de l'Europe. Profitant de l'instabilité politique, de la corruption et de la faiblesse institutionnelle des États du golfe de Guinée, les cartels sud-américains et africains y ont développé des routes alternatives aux anciennes voies caribéennes. La Guinée-Bissau, qualifiée de narco-État, illustre cette dérive avec ses infrastructures littorales servant de points d'entrée et ses élites infiltrées par les réseaux criminels. Le Nigeria, épicerie du trafic régional, s'est distingué par l'essor de mafias locales capables de concurrencer leurs homologues latino-américains et d'élargir leurs activités aux drogues de synthèse et à l'héroïne asiatique.

³⁸⁹ *Idem*

Cette dynamique s'articule souvent avec des groupes djihadistes qui, dans le Sahel, exploitent le narcotrafic comme ressource financière et instrument d'influence territoriale, accentuant ainsi la convergence entre criminalité organisée et violence politico-religieuse³⁹⁰.

Dans ce contexte régional marqué par la porosité entre narcotrafiquants, élites corrompues et réseaux terroristes, l'Algérie apparaît également comme un acteur concerné par l'essor des trafics. Deux saisies spectaculaires – 701 kg de cocaïne au port d'Oran en 2018 et 490 kg au large d'Arzew en 2021 – ont mis en lumière le rôle croissant du pays dans les circuits de la cocaïne sud-américaine. L'affaire dite du « Cocaïne Gate » a révélé l'implication présumée de hauts responsables militaires, ministériels et économiques, soulignant les complicités potentielles au sein des appareils étatiques. Ces scandales confirment qu'au-delà du transit traditionnel du cannabis marocain, l'Algérie tend à devenir une plateforme émergente du narcotrafic international, exposée à la fois à une consommation intérieure croissante et à une déstabilisation politique et sécuritaire accrue.

Ainsi, face à l'essor du narcotrafic en Afrique de l'Ouest et au Maghreb, le Maroc, par sa position stratégique, apparaît à la fois exposé et acteur central de la lutte, mobilisant ses dispositifs nationaux et ses partenariats internationaux pour contenir ces flux illicites.

7.3.4. Limites des Politiques d'éradications dans le Rif

Le Maroc demeure le premier producteur mondial de résine de cannabis, malgré une baisse annoncée des surfaces cultivées, passées de 134 000 ha en 2003 à environ 47 000 ha en 2013. Cette culture reste l'un des rares moyens de subsistance voire de survie pour près d'un million de personnes dans le Rif, car elle génère un revenu faible et précaire — autour de 3 000 à 4 000 dollars annuels par ménage. Les tentatives successives d'éradication ou de substitution (notamment via le projet DERRO³⁹¹ des années 1960, puis le DERO et les programmes de l'APDN (Agence de Promotion et de Développement Economique et social du Nord du Royaume) se sont révélées largement improductives. L'Union européenne, principal marché du cannabis marocain, a financé plusieurs projets de développement alternatif (agriculture, reboisement, tourisme), mais leur impact est resté limité, voire contre-productif : l'amélioration des techniques

390 Tigrane YÉGAVIAN : « L'Afrique de l'Ouest, ventre mou du narcoterrorisme », Revue Conflits, 7 juillet 2021, en <https://www.revueconflits.com/lafrique-de-louest-ventre-mou-du-narcoterrorisme-tigrane-yegavian/>

391 Programme DERRO : Développement économique et rural du Rif occidental, ne visait pas spécifiquement la culture du cannabis, mais visait à développer la zone et de lutter contre la déforestation et la migration.

d'irrigation, par exemple, destinée à ces alternatives, a davantage renforcé la culture du cannabis plutôt que de la réduire. L'approche européenne demeure contradictoire : d'un côté, elle exige une réduction drastique de la production pour limiter l'arrivée de drogue sur ses marchés ; de l'autre, son protectionnisme agricole freine les exportations marocaines légales, réduisant ainsi peu de choix économiques pour les paysans rifains. Cette incohérence a alimenté un sentiment d'échec et renforcé la dépendance structurelle à une économie illicite³⁹².

La monoculture du kif dans le Rif a profondément transformé les pratiques agricoles, entraînant l'appauvrissement des sols, l'érosion accélérée et une pression croissante sur des ressources hydriques déjà rares. Les variétés hybrides irriguées aggravent cette dégradation et menacent les forêts de cèdres de la région. Sur le plan social, cette économie de survie empêche l'émergence d'un développement durable et alimente des dynamiques de migration clandestine vers l'Europe. En même temps, la tolérance tacite de l'État, combinée aux pressions européennes, a favorisé l'émergence de mafias locales puissantes, réinvestissant leurs profits dans l'immobilier, notamment à Tanger et Tétouan, et alimentant un système de corruption impliquant parfois les forces de sécurité. La lutte antidroque menée par Rabat, tout en affichant des succès pour sécuriser l'aide financière et commerciale de l'UE, ne parvient pas à briser ce cercle vicieux de dépendance de ces cultures³⁹³. En définitive, le dilemme marocain illustre un paradoxe : toute éradication brutale de la culture du cannabis risque de provoquer une déstabilisation sociale et une hausse de l'émigration, alors que sa tolérance continue alimente la criminalité organisée et fragilise l'économie légale.

7.3.4. Le cannabis légal apporte ses fruits

Face aux limites des politiques d'éradication et de substitution menées depuis les années 1960, le Royaume a choisi une nouvelle voie avec la légalisation du cannabis médical, pharmaceutique et industriel à travers la loi 13-21 de 2021 et la création de l'Agence nationale de réglementation des activités relatives au cannabis (ANRAC). Celle-ci encadre la filière à travers l'octroi de licences, la certification des semences et la supervision des activités de production, transfor-

392 Tom Blickman : « Le Maroc et le cannabis: Réduction, endiguement ou acceptation » (Dossier sur les politiques de drogues) Transnational Institute (tni), mars 2017 disponible sur https://www.tni.org/files/publication-downloads/dpb_49_fr_28062018_web.pdf

393 En février 2009, la Cour d'appel de Casablanca a rendu une décision historique en condamnant 109 personnes pour leur implication dans un réseau criminel impliqué dans le trafic international de stupéfiants, la corruption et la non-dénonciation de crime. Parmi les condamnés figuraient 33 civils, 29 membres de la Marine royale, 19 de la gendarmerie royale, 27 des forces auxiliaires et un membre des Forces armées royales (FAR). Cf. Tom Blickman : « Le Maroc et le cannabis... », 2017, op.cit.

mation et exportation. Les résultats initiaux sont tangibles : plus de 3 300 autorisations délivrées, 7,6 millions de semences certifiées et près de 2 700 hectares cultivés légalement en 2024, pour une production de 4 000 tonnes destinées à l'usage licite. Cette dynamique a été renforcée par des mesures symboliques comme le pardon royal accordé à plus de 4 800 cultivateurs condamnés, marquant une volonté de réconciliation et d'inclusion économique. Dans ce cadre, des coopératives comme Biocannat commencent à se positionner sur le marché en transformant le cannabis légal en produits cosmétiques ou pharmaceutiques, tandis que les premières exportations vers l'Europe, notamment vers la Suisse, ouvrent des perspectives commerciales estimées à plus de 240 millions de dollars en 2024³⁹⁴.

Cependant, la transition vers un marché formel reste inachevée et limitée face à l'ampleur de l'économie illicite. La culture légale ne couvre encore qu'une fraction des 50 000 à 70 000 hectares cultivés, et les 3 000 licences délivrées paraissent dérisoires comparées aux 400 000 personnes dépendantes de la filière informelle. Les exigences de certification, de traçabilité et de coopératives découragent nombre de cultivateurs, qui préfèrent la liquidité et les réseaux bien établis du marché clandestin. En conséquence, l'économie licite et l'économie illicite coexistent, tandis que des risques émergent de « capture » réglementaire, certains acteurs cherchant à blanchir le cannabis illégal via des circuits autorisés. La politique marocaine constitue néanmoins une étape stratégique : elle tente de transformer une filière longtemps criminalisée en un secteur agricole intégré aux standards internationaux, mais son succès dépendra de la capacité à élargir la participation des communautés rurales, à créer des incitations économiques crédibles et à développer un écosystème commercial robuste capable de concurrencer l'informel³⁹⁵.

7.4. Le Golfe de Guinée : nouvel épicerie mondiale de la piraterie

Phénomène ancien mais réactualisé depuis les années 1990, la piraterie constitue inéluctablement une menace sérieuse pour les navires, leurs équipages et le commerce international. Au-delà du coût direct sur l'assurance et la navigation, la piraterie met en lumière les carences des dispositifs de gouvernance maritime et la difficulté à protéger efficacement les routes maritimes stratégiques.

394 Ghita ISMAILI : « Cannabis licite : le business démarre », TelQuel du 10 mai 2024, en ligne Cannabis licite : le business démarre – Telquel.ma

395 Raouf FARRAH : « Seeds of reform », Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 29 Apr. 2025, <https://globalinitiative.net/analysis/morocco-cannabis-policy-informal-economy-ocindex/>, consulté le 27 septembre 2025.

7.4.1. Concentration des zones de piraterie

Son ancrage dans certaines zones critiques du globe en fait une problématique sécuritaire majeure, notamment dans des régions fragilisées par des conflits ou des défaillances étatiques.

Trois principales zones géographiques concentrent les actes de piraterie :

- La Corne de l'Afrique, où les pirates somaliens pratiquent la prise d'otages contre rançon, profitant de l'impunité liée à l'effondrement de l'État.
- Le golfe de Guinée, caractérisé par une piraterie violente visant les industries offshore.
- L'Asie du Sud-Est, où la piraterie est plus opportuniste et souvent liée à la criminalité portuaire.

Si le phénomène piraterie ne touche pas directement le Maroc, le Golfe de Guinée demeure de nos jours comme l'épicentre de la piraterie moderne. S'étendant du Sénégal à l'Angola, le Golfe de Guinée est devenu au cours de la dernière décennie le principal foyer mondial de piraterie maritime, surpassant la Somalie en nombre d'incidents.

Certaines caractéristiques spécifiques distinguent la piraterie ouest-africaine de celle de la Somalie :

D'abord au niveau de la Violence qui est plus élevée : Contrairement à la piraterie somalienne (centrée sur la prise d'otages contre rançon), la piraterie ouest-africaine implique fréquemment des violences physiques, des meurtres et des kidnappings ciblés, notamment de membres d'équipage étrangers (philippins, indiens, européens). Selon l'IMB (International Maritime Bureau), 95 % des enlèvements de marins dans le monde ont eu lieu dans le Golfe de Guinée, en 2020.

- Au niveau des Cibles privilégiées : Les navires pétroliers, plateformes offshore et navires d'approvisionnement sont particulièrement visés dans des zones comme le delta du Niger, au large du Nigeria, mais aussi de la Côte d'Ivoire, du Bénin, et du Togo. A noter que ces dernières zones ne sont pas loin de ce qui se passe à nos intérêts au Sahel.
- Sur les Motivations économiques : Le vol de cargaison, le siphonnage de pétrole brut ou raffiné (bunkering illégal), principalement au large du delta du Niger, et les demandes de rançons forment les moteurs de cette activité.

- Quant aux moyens et les possibilités d'intervention, ils dénotent une extension du rayon d'action des attaques pouvant atteindre 200 milles nautiques des côtes, ce qui démontre une sophistication croissante des moyens par l'usage de "motherships", l'intelligence logistique, armement lourd, etc.
- Enfin, les Acteurs sont hybrides : Il s'agit souvent de réseaux criminels liés à des milices locales, parfois issus d'ex-rebelles ou militants se réclamant de causes socio-économiques (ex. : revendications contre la marginalisation des populations du delta du Niger).

Le Golfe de Guinée domine aujourd'hui la scène, représentant en 2020 plus de 95 % des enlèvements de marins dans le monde selon l'IMB. Cette piraterie se distingue par sa violence, son extension géographique (jusqu'à 200 milles nautiques), l'implication d'acteurs hybrides (ex-rebelles, milices) et des motivations majoritairement économiques. Elle s'inscrit dans des logiques de fragmentation régionale, notamment au Nigeria, où la piraterie s'enracine dans les conflits socio-économiques autour du pétrole et de la marginalisation du delta du Niger.

7.4.2. Flou juridique et palliatifs dans le traitement de la piraterie maritime

Une caractéristique de cette menace, c'est le flou juridique qui l'accompagne. La piraterie, définie dans la Convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM, art. 101), constitue historiquement le modèle archétypal du crime universel : un acte illégal commis en mer par des acteurs non étatiques, en dehors de toute juridiction nationale, menaçant la sécurité de tous. Mais des lacunes persistent sur la définition même de la piraterie maritime selon la convention de Montego bay de 1982.

Conformément à l'article 101 de cette convention, on entend par piraterie l'un quelconque des actes suivants : « Tout acte illicite de violence ou de détention ou toute dépravation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privées, et dirigé contre un navire ou un aéronef, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer. » Or, plus de 80 % des actes de piraterie actuels échappent à la définition de la CMB 82, puisque ces contrevenants agissent aux abords des zones côtières et non en haute mer³⁹⁶.

396 Mostafa BOUSSIF : « Enjeux pour la sécurité et la sûreté maritimes des Etats côtiers au regard du Droit de la mer », in « Le Droit de la mer : Enjeux et Perspectives pour le Maroc », Sous la Direction de Mohammed Zakaria ABOUDDAHAB, Miloud LOUKILI et Helmut REIFELD, publié par Konrad Adenauer Stiftung, Rabat, 2018, pp. 145-158.

Ce sont des insuffisances auxquelles l'OMI (Organisation maritime internationale) et d'autres organismes tentent de remédier, selon les circonstances de lieux et de temps, notamment l'International Maritime Bureau (IMB³⁹⁷), installé à Kuala Lumpur (Malaisie).

Face à la recrudescence de la piraterie dans des zones sensibles telles que la Corne de l'Afrique ou le Golfe de Guinée, l'OMI a entrepris une série d'initiatives normatives et opérationnelles destinées à renforcer la capacité des États à répondre aux menaces maritimes asymétriques. Elle a ainsi adopté des résolutions et circulaires (par exemple A.545(13) et MSC.1/Circ.1333/Rev.1) encourageant la criminalisation effective de la piraterie dans les législations nationales.

En parallèle, l'OMI a soutenu l'émergence de cadres de coopération régionale, tels que le Code de conduite de Djibouti (2009) pour les pays de l'Afrique de l'Est, ou le Code de conduite de Yaoundé (2013) pour l'Afrique de l'Ouest et centrale. Ces instruments visent à pallier l'absence de coordination entre États côtiers et à consolider une approche collective de la gouvernance sécuritaire en mer.

7.4.3. Résurgence de la piraterie : modernité d'un fléau ancestral

Le retour de la piraterie contemporaine résulte de plusieurs facteurs combinés : vastitude des espaces maritimes, vide stratégique hérité de la disparition des grandes marines de guerre post-guerre froide. Vulnérabilisée par la réduction des équipages, due à l'automatisation des navires marchands, cette résurgence s'inscrit dans un contexte marqué par un vide stratégique maritime (retrait soviétique, affaiblissement des marines occidentales) et la prolifération des armes légères et prolifération des armes légères dans les années 1990.

Cette redynamisation moderne n'est pas un simple résidu du passé, mais un phénomène réactualisé par la globalisation : des formes traditionnelles de brigandage maritime se sont muées en véritables entreprises criminelles intégrées dans les circuits du commerce international. L'adaptabilité des populations littorales, souvent marginalisées, y joue un rôle décisif, transformant une activité coutumière en réponse opportuniste à l'économie globale tout en reposant sur des savoir-faire ancestraux³⁹⁸.

397 Le CCI (Chambre de Commerce Internationale) - Bureau maritime international (IMB) a été créé en 1981 pour servir de point central dans la lutte contre toutes les formes de fraude maritime, de mauvaise pratique et de piraterie. L'Organisation maritime internationale (OMI) des Nations Unies, dans sa résolution A 504 (XII) adoptée le 20 novembre 1981, a notamment exhorté tous les gouvernements, parties prenantes et organisations à échanger des informations et à fournir une coopération appropriée avec l'IMB. L'IMB jouit également d'un statut d'observateur auprès de l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC - INTERPOL).

398 Peter LEHR (dir.) : *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*, Routledge, 2007.

La piraterie somalienne incarne cette hybridation, mêlant revendications communautaires, résilience locale et insertion dans des circuits criminels globaux.

Cette hybridation entre logiques locales et circuits criminels globaux illustre que la piraterie n'est pas seulement un phénomène criminel, mais aussi un révélateur d'enjeux géopolitiques. En effet, sa persistance et sa localisation dans des espaces stratégiques attirent l'attention des puissances navales et contribuent à redessiner les équilibres sécuritaires régionaux. C'est dans cette perspective qu'émerge la question de son "utilité géopolitique", au regard des déploiements militaires qu'elle suscite.

7.4.4. L'« utilité géopolitique » de la piraterie maritime

Bien que les déploiements navals occidentaux soient plutôt orientés vers la mer Rouge, certains bâtiments restent dans l'océan Indien, auxquels s'ajoutent d'autres marines régionales, au premier rang desquelles figurent les chinoise, pakistanaise et indienne. Toutefois, leur présence contribue à accentuer la militarisation de l'océan Indien.

Au-delà de la sécurisation des voies de communication maritimes (au début c'était pour protéger des navires du Programme alimentaire mondial), la présence de bâtiments de combat dans la région constitue une opportunité pour certains pays en quête d'expérience opérationnelle en haute mer, a fortiori dans une zone de passage stratégique, à proximité du détroit de Bab el-Mandeb.

Les missions antipiraterie sont l'occasion d'effectuer des déploiements hauturiers de longue durée, dans l'objectif de contrer une menace de basse intensité. La piraterie maritime aurait ainsi une « utilité géopolitique », car elle permettrait de justifier une présence militaire, concrétisée par l'ouverture d'une base japonaise à Ambouli ou d'une base chinoise à Doraleh, toutes les deux à Djibouti³⁹⁹.

En raison de son lourd tribut humain, de ses conséquences économiques multiples et de ses enjeux politiques et maritimes, la piraterie doit être appréhendée dans sa globalité pour développer des solutions adaptées et pérennes.

399 Louis BORER : « Quand la piraterie profite des crises au Moyen-Orient pour ressurgir dans l'Océan Indien » in Moyen-Orient n° 64_Octobre - Décembre 2024, p 69.

7.5. Terrorisme maritime : menace limitée mais hautement surveillée

Définir le terrorisme n'est pas chose aisée ; les spécialistes ont recensé plus de 150 définitions sans arriver à un consensus, sur la définition exacte du générique "terrorisme". Le Manuel des conflits Armés le définit comme : « l'emploi illégal ou la menace d'emploi illégal de la force ou de la violence contre les personnes ou des biens, afin de contraindre ou d'intimider les gouvernements ou les sociétés dans le but d'atteindre des objectifs politiques, religieux ou idéologiques »⁴⁰⁰.

Bien que le Maroc n'ait pas été directement confronté à des actes de terrorisme maritime, la proximité du Sahel, zone marquée par l'instabilité et la présence de groupes armés, impose une vigilance constante. Le risque d'infiltration maritime ou de sabotage d'infrastructures stratégiques telles que les ports, plateformes offshore ou terminaux gaziers est une préoccupation pour les autorités. Dans ce cadre, le renforcement des capacités de la Marine Royale et l'adhésion à des initiatives de coopération régionale, s'inscrivent dans une logique de prévention.

Dans le même esprit de vigilance, la prolifération des « flottes fantômes », opérant sous pavillons de complaisance et échappant aux régulations, illustre la difficulté croissante à maîtriser les flux maritimes face à des pratiques opaques et difficilement traçables. Pour un pays de transit et d'interconnexion comme le Maroc, ces zones grises de la gouvernance maritime compliquent la surveillance des routes stratégiques et accroissent le risque d'activités illicites.

Le terrorisme forme la plus violente de la guerre psychologique. Il ne vise pas à faire le plus grand nombre de victimes possible. La médiatisation est l'effet recherché : il n'est donc guère étonnant que les attentats soient transnationaux et perpétrés dans des pays démocratiques où ils sont largement relatés. Le sentiment d'insécurité que le terrorisme peut créer auprès de l'opinion publique est sans commune mesure avec son importance physique.

Il faut dire que le « terrorisme » ne date pas d'aujourd'hui. Mais le fait marquant est que, pour la première fois de son histoire, les sociétés occidentales semblent plus vulnérables à cette forme de violence. Hautement médiatisé, ce phénomène nous interpelle sur la nécessité de se questionner sur les intérêts profonds qui semblent à l'origine de cette lutte globale menée de tous bords.

400 Définition citée par le Commandant Alain PETITJEAN [du Service historique de l'armée de terre française (SHAT)], in "Armées D'Aujourd'hui" (ADA), N° 281, juin 2003, p. 42.

Dans le domaine maritime, à la différence des trafiquants ou des pirates, les groupes terroristes ont rarement réussi à exploiter l'environnement maritime. Hormis quelques épisodes marquants – comme l'attentat contre l'USS Cole en 2000, celui visant le pétrolier Limburg en 2002 ou encore le superpétrolier japonais M Star, endommagé dans le détroit d'Ormuz en 2010 – les actes de terrorisme en mer demeurent marginaux. Entre 1960 et 2020, on recense moins de 200 attaques de ce type, un chiffre dérisoire comparé aux autres formes de violence asymétrique⁴⁰¹. Cette faible intensité s'explique par la complexité technique et logistique du transport maritime, mais aussi par la relative vulnérabilité des infrastructures portuaires, difficilement exploitables à grande échelle. Seule l'organisation tamoule LTTE a pu développer une stratégie navale structurée, sans pour autant en faire un modèle durable⁴⁰².

Sa portée réelle demeure réduite, mais cette obsession exerce une influence disproportionnée sur l'imaginaire sécuritaire global. Chaque attaque ou tentative alimente des scénarios catastrophiques largement relayés, largement relayés par les médias et certaines puissances maritimes, projette la crainte d'une paralysie des grandes routes commerciales mondiales. Cette dimension psychologique et mobilisatrice, souvent amplifiée par certains récits, dépasse la réalité concrète des actes mais justifie une militarisation accrue des espaces maritimes.

Depuis l'attaque de l'Achille Lauro en 1985 jusqu'à celles contre l'USS Cole (2000) et le pétrolier français Limburg (2002), les incidents réellement attribués à des groupes terroristes comme Al-Qaïda restent rares, malgré leur impact psychologique et médiatique⁴⁰³.

7.5.1. Le terrorisme maritime dans les analyses stratégiques

Le terrorisme maritime est fréquemment cité dans les analyses stratégiques, surtout depuis le 11 septembre 2001, comme un enjeu majeur de sécurité. Ainsi, malgré le faible nombre d'incidents avérés, le terrorisme maritime continue d'alimenter un débat intense dans le champ de la pensée stratégique. Entre perception amplifiée et réalité limitée, il devient un objet de construction intellectuelle et politique, où les approches critiques insistent davantage sur son rôle discursif que sur sa matérialité opérationnelle.

401 IMO (International Maritime Organization). Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Reports, 1960–2020.

402 Martin N. MURPHY, « Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World », Hurst, 2009.

403 Jean-Yves BOUFFET : « Le terrorisme maritime : menace ou fantasme ? », Revue Conflits, 29 mars 2021 <https://www.revueconflits.com/terrorisme-maritime-attentats-jean-yves-bouffet/>, consulté le 09/04/2021.

7.5.1.1. Le terrorisme comme construction stratégique et politique

Du côté des approches critiques, représentées par Jacques Baud, Mathieu Rigouste et Jean-Yves Bouffet, le terrorisme maritime est avant tout perçu comme une construction stratégique plus que comme une menace tangible. Pour Mathieu Rigouste⁴⁰⁴, dans la lignée de son analyse de « l'ennemi intérieur », la menace terroriste maritime fonctionne comme un prétexte sécuritaire. Elle sert de justification à l'extension des dispositifs de contrôle et de surveillance, légitimant un renforcement de l'appareil sécuritaire étatique et privé dans un espace traditionnellement libre. Cette vision est partagée, sur un mode plus géopolitique, par Jacques Baud, pour qui le terrorisme est un dérivé stratégique des manipulations occidentales ; son avatar maritime serait donc largement le produit d'erreurs ou d'ingérences, et non une menace autonome et prioritaire⁴⁰⁵. Enfin, l'approche empirique de Jean-Yves Bouffet⁴⁰⁶ rejoint ce scepticisme en affirmant que la menace est surestimée : le « fantasme » médiatique et stratégique d'un partisan des mers omniprésent et capable de paralyser le commerce mondial l'emporte sur une réalité opérationnelle marginale et peu probante. Pour ces trois auteurs, la figure du terroriste maritime est instrumentalisée pour justifier des politiques sécuritaires expansives.

7.5.1.2. La menace réelle et la figure du « partisan liquide »

Cependant, face à cette déconstruction qui tend à relativiser la portée du terrorisme maritime, certains experts comme Hugues Eudeline rappellent qu'il ne s'agit pas seulement d'une construction discursive, mais bien d'une menace asymétrique réelle. Selon cette approche, les groupes terroristes disposent d'une capacité d'adaptation et de projection qui leur permet, à l'instar d'un « partisan liquide », de cibler les lignes vitales de communication maritime et d'exploiter les vulnérabilités de la mondialisation⁴⁰⁷.

Cette perspective trouve un écho théorique dans la figure schmittienne du « partisan liquide »⁴⁰⁸. Ce concept décrit parfaitement l'acteur non-étatique, politisé et insaisissable qu'Eudeline redoute : un combattant irrégulier utilisant l'immensité et l'anonymat des espaces maritimes comme zone de conflit, échappatoire

404 Mathieu RIGOUSTE : « L'antiterrorisme au cœur de la nouvelle "culture de sécurité" », dans « L'ennemi intérieur », 2011, pp. 243 à 262

405 Jacques BAUD : « Terrorisme. Mensonges politiques et stratégies fatales de l'Occident », Editions du Rocher, 2016

406 Jean-Yves BOUFFET : « Le terrorisme maritime : menace ou fantasme ? », Revue Conflits, 29 mars 2021 <https://www.revueconflits.com/terrorisme-maritime-attentats-jean-yves-bouffet/>, consulté le 09/04/2021.

407 : Hugues EUDELIN : « Le transport maritime face aux menaces sécuritaires » dans Revue internationale et stratégique 2017/3 (n°107), pp. 95-104, voir aussi Hugues EUDELIN : « Stratégie maritime : évolutions et nouveaux acteurs », dans Revue Défense Nationale 2016/4 (N° 789), pages 37 à 43

408 Carl Schmitt : « La Notion de politique - Théorie du partisan », (1932) (2 publications dans un même livre) éditions "Champs classiques", républié 2009.

pant aux cadres juridiques et militaires traditionnels. Là où Eudeline voit en cette figure une réalité dangereuse justifiant une réponse sécuritaire robuste, le camp critique (Baud, Rigouste, Bouffet) y voit au contraire la personnification d'un fantasme, un épouvantail idéologique construit pour servir des intérêts de pouvoir et justifier l'extension d'une souveraineté sécuritaire sur les océans. Le débat se cristallise ainsi sur la nature même de cette menace : réelle et imminente pour les uns, largement fabriquée et instrumentalisée pour les autres. Les faits sont là. C'est dans ce cadre qu'ont été mis en avant, parfois de manière diabolisante, les liens supposés ou avérés entre la mouvance islamiste et la mer. Les attaques d'Al-Qaïda dans la péninsule Arabique – du pétrolier Limburg en 2002 aux projets avortés visant le canal de Panama – ont façonné une représentation anxiogène du « terrorisme maritime ».

La stratégie maritime d'Al-Qaïda, qui vise l'« ennemi lointain », persiste après la disparition de Oussama Ben Laden. Une illustration en est fournie en octobre 2014 dans le magazine *Resurgence*, où un certain Hamza Khalid publie l'article « On Targeting the Achilles Heel of Western Economies »⁴⁰⁹. Fortement documenté et accompagné d'une carte des routes maritimes stratégiques, ce texte présente l'approvisionnement énergétique comme le point vulnérable des États-Unis, qu'il conviendrait de cibler en priorité.

Plus récemment, l'AQPA (Al-Qaïda dans la Péninsule Arabique) et les rebelles houthis (Yéménites d'obédience iranienne) ont diversifié leurs modes d'action, allant des embarcations-suicides aux missiles antinavires et aux mines marines en mer Rouge, tandis que des groupes comme Abou Sayyaf aux Philippines ont multiplié enlèvements et attaques sanglantes. Ces dynamiques, bien que limitées en fréquence, ont suffi à nourrir la perception d'une menace globale et durable, servant autant d'arguments à la sécuritisation internationale qu'à la rivalité stratégique entre puissances régionales et extra-régionales.

Cette instrumentalisation stratégique de la menace dépasse ainsi largement le cadre opérationnel pour devenir un levier d'influence géopolitique, comme en témoigne le cas de la Chine. En effet, Pékin a su tirer parti de l'argument sécuritaire pour justifier sa montée en puissance navale. Sous couvert de lutte contre la piraterie et le terrorisme maritime, la Chine a ancré depuis 2008 une présence navale permanente dans l'océan Indien. L'ouverture de bases avancées à Djibouti et Gwadar, la montée en puissance de sa marine de haute mer et la sécurisation des points de passage stratégiques – Ormuz, Bab el-Mandeb et Malacca – traduisent une stratégie plus large de projection de puissance.

409 Cité par Hugues EUDELIN : « Le transport maritime face aux menaces sécuritaires » dans *Revue internationale et stratégique* 2017/3 (n°107), pp. 95-104

Ainsi, le « spectre » du terrorisme maritime ne se limite pas à des actions sporadiques : il alimente aussi une compétition navale globale où les grandes puissances redéfinissent leurs zones d'influence, en utilisant la menace asymétrique comme levier de légitimation.

7.5.2. Mesures prises face au terrorisme maritime international

Conscients de ce risque latent, et d'enjeux différents, les États ont presque à l'unanimité mobilisé et renforcé leurs dispositifs de surveillance et de prévention. Dans le sillage des attentats du 11 septembre 2001, un arsenal de mesures a été déployé : systèmes de suivi comme l'AIS (Automatic Identification System), initiatives de sécurisation des conteneurs (Container Security Initiative), ou encore opérations navales multilatérales telles que la Combined Task Force 150⁴¹⁰. A ce titre La Combined Task Force 150 (CTF-150), réactivée après le 11 septembre 2001 sous l'égide du CENTCOM, illustre l'internationalisation de la sécurité maritime. Conçue initialement pour lutter contre le terrorisme en mer dans le cadre de l'Operation Enduring Freedom, elle est rapidement devenue une coalition navale multinationale élargie à la lutte contre l'ensemble des menaces maritimes illicites. Regroupant de nombreux États occidentaux et régionaux, avec un commandement tournant, elle s'appuie sur des opérations de sécurité maritime (MSO) guidées par le renseignement pour sécuriser les routes commerciales, stabiliser des espaces stratégiques comme la mer d'Arabie ou la Corne de l'Afrique, et affirmer la présence navale de ses membres.

Au-delà de sa dimension sécuritaire, la CTF-150 traduit un enjeu géostratégique majeur : le contrôle des flux maritimes mondiaux face aux menaces asymétriques. Elle matérialise la volonté des puissances maritimes de projeter leur influence, de contenir les trafics transnationaux et d'imposer une gouvernance navale collective dans des zones vitales pour l'énergie et le commerce mondial. Cette dynamique de coalition illustre combien la lutte contre le terrorisme et les trafics en mer s'inscrit dans un cadre normatif international plus ancien. Bien avant les attentats du 11 septembre 2001, plusieurs événements avaient déjà révélé la vulnérabilité du transport maritime face aux détournements et aux attaques terroristes, incitant la communauté internationale à adopter des instruments juridiques spécifiques pour renforcer la sûreté des navires et des infrastructures portuaires.

410 Cf. Site de "Combined Maritime Forces : CTF 150 : Maritime Security", disponible sur <https://combinedmaritime-forces.com/ctf-150-maritime-security/>, consulté le 28 septembre 2025.

7.5.2.1. Convention SUA de l'OMI (Rome 1988) bien avant le 11 septembre 2001.

Le détournement du paquebot italien l'Achille Lauro le 7 octobre 1985⁴¹¹, et l'attaque du "City of Poros" le 11 juillet 1988⁴¹², ont mis l'accent sur la sûreté au niveau maritime. La menace est devenue réalité, entraînant une prise de conscience au sein de la communauté maritime internationale. Ces événements ont constitué un catalyseur dans la lutte antiterroriste, donnant une nouvelle actualité à la Convention SUA (Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation), adoptée à Rome en 1988 et entrée en vigueur le 1er mars 1992, suivie d'un protocole actualisateur en 2005. Sous l'égide de l'OMI, ce cadre visait à réprimer les actes illicites contre la sécurité maritime, bien qu'il ne s'agisse alors que de recommandations non-contraignantes.

Parallèlement, plusieurs États avaient anticipé cette prise de conscience sécuritaire : le Royaume-Uni avec l'Aviation and Maritime Security Act (1990), le Canada via sa Marine Transportation Security Act (1997) et les États-Unis avec les règlements de l'USCG (1998) avaient déjà instauré des normes de sûreté pour les navires à passagers. La Commission européenne a identifié cet enjeu dans son Livre blanc sur la politique européenne des transports, adopté en septembre 2001, confirmant l'urgence d'une approche intégrée de la sûreté maritime.

7.5.2.2. Code ISPS, Système AIS et Programme CSI dans le post-11 septembre

Les attentats du 11 septembre 2001, bien que survenus dans un contexte éloigné du milieu maritime, ont mis en lumière la menace que représentaient la fragilité et la vulnérabilité systémique du transport international. Cette prise de conscience a conduit à la formation d'un nouveau paradigme de sûreté, matérialisé par l'instauration de trois piliers technologiques et réglementaires majeurs : le Code ISPS (International Ship and Port Facility Security Code), le Système d'identification automatique (AIS) et le Programme Container Security Initiative (CSI). Ces dispositifs forment une architecture de sécurité intégrée, conçue pour renforcer la protection des chaînes logistiques maritimes globalisées.

411 Le 7 Octobre 1985, le paquebot Italien l'ACHILLE LAURO est détourné, au large de l'Egypte, par un commando du Front de Libération de la Palestine. En réalité, il s'agissait au début d'un détournement avec pour mission principale d'utiliser ce paquebot comme vecteur de destruction pour saboter la base navale israélienne d'Ashdod, située à quelques 200m du futur point de mouillage de l'ACHILLE LAURO. Les membres du Commando, dirigé Abou Al Abbas, devant se raviser après avoir été découvert par un maître d'hôtel du navire alors qu'ils étaient en train de nettoyer leurs armes. L'affaire finit en carnage, par la prise d'otage de 450 passagers, dont l'un d'eux, Mr Leon Klinghoffer, un infirme américain, de confession juive, fut froidement exécuté puis jeté à la mer. Le choix fut porté sur cette croisière en raison des facilités d'embarquement qu'offrait le port de Gênes et également du plan de route.

412 Cible d'un attentat par trois palestiniens, au cours d'une croisière au large de la Grèce, faisant 9 morts parmi les touristes.

La question centrale est de savoir comment se protéger de ce qui qualifié de « conteneur de Troie », évoquant même un scénario de fermeture des frontières, de paralysie portuaire et de désorganisation totale des chaînes d'approvisionnement, aux conséquences économiques mondiales dévastatrices⁴¹³. Le danger ne réside pas seulement dans les cargaisons illégales, mais aussi dans l'usage détourné de marchandises licites pouvant servir des objectifs terroristes. À cela s'ajoute le navire lui-même, qui peut devenir un vecteur ou une cible d'attaque, ajoutant une dimension supplémentaire de vulnérabilité au système maritime global, qui se présentent comme suit⁴¹⁴ :

- Utiliser le navire comme une armes ;
- Utiliser le navire pour perpétrer un attentat ;
- Couler le navire pour perturber l'infrastructure ;
- Attaquer le navire pour provoquer des pertes en vie humaines ;
- Dissimuler des terroristes sous l'identité des marins ;
- Utiliser la cargaison pour y placer clandestinement des personnes et/ou des armes ;
- Utiliser la cargaison pour transporter des armes conventionnelles nucléaires, chimiques ou biologiques ;
- Utiliser les recettes des transports maritimes pour financer des activités terroristes ;
- Utiliser des navires pour blanchir des fonds illicites destinés à des organisations terroristes

Cette vulnérabilité structurelle du système maritime, où cargaisons et navires eux-mêmes peuvent être détournés à des fins terroristes, a rapidement imposé une réponse institutionnelle. Sous l'impulsion américaine, l'Organisation maritime internationale (OMI) s'est saisie du sujet dès 2001, accélérant ses travaux au sein du Comité de la sécurité maritime (MSC)⁴¹⁵. Ceux-ci ont abouti, en décembre 2002, à l'adoption de mesures ambitieuses — certes coûteuses et

413 Patrice DE BEER « Protéger le commerce maritime du terrorisme ? », Le Monde du 23 mars 2004, p. 11.

414 Rapport de Philippe CRIST, « La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques », sous l'égide du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, Juillet 2003, pp. 12-14.

415 Pour plus de détails, particulièrement la 75^{ème} session du Maritime Safety Committee (MSC) de l'OMI, du 15 au 24 mai 2002, lire l'article : "Detailed preparation for Maritime Security Conference surges ahead", sur site Web : http://www.imo.org/Newsroom/mainframe.asp?topic_id=583&doc_id=2140. Les premières recommandations se présentaient comme suit : Adoption des amendements à l'annexe de la convention internationale pour la sûreté de la vie en mer SOLAS 1974, comme modifié : Adoption du code international de la sécurité de service de bateau et de port (ISPS) ; Davantage de travail à côté de l'organisation maritime internationale concernant le perfectionnement de la sécurité maritime ; Futurs amendements à la partie B, chapitre XI de la convention de 1974 SOLAS sur des mesures spéciales d'améliorer la sécurité maritime ; Promotion de coopération et d'aide techniques ; Exécution rapide des mesures spéciales d'amélioration de la sécurité maritime ; Établissement des mesures appropriées d'augmenter la sécurité des bateaux, des équipements portuaires et des plateformes flottantes fixées non couvertes par la partie B du chapitre XI de Solas ; La coopération plus approfondie avec l'Organisation internationale du travail (l'OIT), coordination OMI/OIT sur la sécurité portuaire ; Coopération avec l'Organisation Mondiale de Douane (OMD).

lourdes — pour renforcer la sûreté des transports maritimes. L'attentat contre le pétrolier français Limburg⁴¹⁶ la même année est venu confirmer l'urgence d'une telle démarche, qui repose désormais sur deux piliers principaux.

La modification de la convention SOLAS par l'introduction du chapitre XI.2 (mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime) permettant d'intégrer à cette convention, la dimension de la sûreté maritime.

Elle comporte des mesures techniques qui ont pour but d'améliorer la sécurité de la navigation, de faciliter la protection du navire et de mieux contrôler l'accès des passagers.

Elle impose au navire la nécessité de posséder à bord un système d'identification automatique des navires, dit AIS (Automatic Identification System). Ce système d'identification automatique s'appuie sur un système d'alarme inaudible et caché pouvant signaler à un organisme à terre qu'un événement se déroule à bord du navire⁴¹⁷. Le dernier point concerne le marquage, de façon claire et permanente, du numéro international officiel OMI, sur chaque navire⁴¹⁸.

L'adoption d'un code, le code ISPS (International Ship and Port Facility Security)⁴¹⁹ qui instaure les dispositions à suivre pour la mise en place des procédures internes, l'obtention d'un certificat de sûreté, la réévaluation du plan de sûreté des navires. En fait, ce code s'apparente en quelques sortes au code ISM dans le domaine de la sûreté.

Formellement inspiré de la circulaire des US Coast Guards n° 4-02⁴²⁰, le code ISPS comprend deux parties: A, obligatoire et B recommandations.

416 Le pétrolier Limburg, appartenant à la firme française "French Ship Management", était chargé de 397 000 barils de brut. Il venait du port iranien de Kharj et il devait charger 1,5 million de barils de brut yéménite dans un terminal à 30 kilomètres de la ville d'Al-Moukallah. Il s'apprêtait, dans la matinée du 06 octobre 2002, à pénétrer dans un terminal dans la province de Hadramout, dans le sud-est du Yémen. L'attaque a fait au moins douze blessés, à six jours du deuxième anniversaire de l'attentat terroriste contre le destroyer américain USS Cole, revendiqué par Al-Qaida. Rappelant que l'attaque contre le destroyer américain, perpétrée le 12 octobre 2000, dans le port d'Aden (sud), avait fait 17 tués et 38 blessés parmi les militaires américains.

417 Ce système d'identification automatique est un outil anticollision, qui améliore la perception de la situation par l'officier de quart, tout en facilitant les communications entre navires. C'est aussi un système d'alarme inaudible et caché pouvant signaler à un organisme à terre qu'un événement se déroule à bord du navire.

418 Numéro de 7 chiffres à souder sur la structure extérieure du navire, détectés par des moyens sophistiqués. Ils permettent de localiser et d'assurer le traçage des navires fantômes, pirates, etc., partout dans le monde.

419 Pour les navires, ces conditions comprennent: Plans de sécurité de bateau ; Officiers de sécurité de bateau ; Officiers de sécurité de compagnie ; certains équipements à bord. Pour les équipements portuaires, les conditions incluraient: Plans de sécurité portuaire; Officiers de sécurité portuaire; En outre les mesures de protection à bord et les équipements portuaires doivent inclure: Surveillance et contrôle d'accès ; Surveillance des activités des personnes et des marchandises ; S'assurer que la communication de sécurité soit facilement accessible.

420 Security for passenger vessels and passenger terminals.

Dès le début, les États-Unis ont annoncé que les navires faisant escale chez eux devraient satisfaire aux deux parties. L'Union européenne annonce, quant à elle, que certaines dispositions de la partie B seraient obligatoires. Les principes des mesures qu'il convient d'adopter portent sur la sûreté au niveau de toute la chaîne maritime :

- du personnel exploitant (équipage à bord ou personnel portuaire) ;
- des passagers ;
- des marchandises ;
- et des infrastructures.

Cela suppose une prise en charge de la sûreté par tous les intervenants de cette chaîne :

Pour les gouvernements

- mise en place de niveaux de sûreté (gradués en fonction de la menace) ;
- évaluation de la sûreté et de la vulnérabilité des installations portuaires ;
- mise en œuvre de mesures spécifiques de contrôle pour les navires suspectés de ne pas respecter les mesures de sûreté et application de sanctions (refus d'entrée au port, expulsion...) pour ceux dont la situation irrégulière est confirmée ;
- organisation de formations, exercices et entraînements pour tout le personnel impliqué ;
- communication de renseignements

Pour les navires et les installations portuaires :

- désignation d'un officier de sûreté [du navire (SSO), de l'installation portuaire (PFSO) et de la compagnie (CSO)] ⁽⁴²¹⁾ ;
- établissement de plans de sûreté (du navire et de l'installation portuaire⁴²² ;
- obligation d'import d'un instrument d'identification des navires (AIS) ;
- mise en place d'un système d'alerte (alarme de sûreté à bord) ;
- tenue de registres des activités relatives à la sûreté et d'une fiche synoptique pour le suivi du navire ;
- identification du navire par marquage sur la coque ;
- instauration d'un certificat de sûreté et de déclarations de sûreté ;
- mise en place d'équipement d'éclairage extérieur quand le navire est à quai ou au mouillage ;

421 Ship Security Officer, Port Facility Security Officer et Company Security Officer.

422 SSP (Ship Security Plan) et PSP (Port Security Plan).

- organisation de zones à accès réservé et de contrôles d'accès.

Le navire est tenu de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté⁴²³ établis par les gouvernements contractants, à savoir :

- Niveau de sûreté 1 : niveau auquel le navire et les installations portuaires opèrent habituellement;
- Niveau de sûreté 2 : niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison du risque accru d'un incident de sûreté;
- Niveau de sûreté 3 : niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

La vague d'attentats du 11 septembre 2001, a poussé les États-Unis à engager d'autres initiatives, visant à renforcer la protection du territoire national contre la menace terroriste, faisant appel à une coopération accrue des administrations douanières et des opérateurs économiques à l'échelle mondiale.

Dans les faits, il est exigé de la douane de concilier deux exigences : veiller à la fois à la protection du commerce sans entrave au principe de libéralisation des échanges et de concurrence économique.

Dans ce sillage et dans le but de protéger le commerce international contre les attaques terroristes, et la chaîne logistique internationale contre son utilisation pour le transport frauduleux d'armes de destructions massive pour des visées terroristes, l'organisation Mondiale des Douanes OMD a adopté en juin 2002 une résolution relative à la sûreté et à la facilitation des échanges de la chaîne logistique internationale.

423 De nombreux pays ont une échelle de différents niveaux de sûreté. Chaque gouvernement établira une équivalence entre les niveaux de ces plans et les niveaux internationaux de sûreté maritime.

Dès lors, l'OMD agit principalement autour de trois axes essentiels :

- L'assistance des autorités douanières dans l'établissement de régimes de sûreté de la chaîne logistique ;
- Faciliter l'accès des autorités douanières à une base de données de l'OMD ;
- Et la révision de la convention de l'OMD de 1972 sur les conteneurs.

En réalité, certaines mesures radicales, comme la fermeture totale des ports, ou de mesures inefficaces comme les contrôles de marchandises qui se multiplieraient et allongeraient les délais, en cas d'attentats, ont un coût qui se chiffrerait vraisemblablement à des dizaines de milliards de dollars, évalués jusqu'à 58 milliards de dollars, pour les seuls Etats-Unis⁴²⁴.

Les autorités américaines cherchent à exercer un contrôle accru sur les flux de marchandises et de passagers à destination de leur territoire en exigeant, en amont, la transmission d'informations détaillées par les opérateurs. Cette stratégie, qualifiée de « push back the border » (« repousser la frontière »), impose aux expéditeurs de nouvelles obligations en matière d'équipement et de traçabilité. Elle s'applique à l'ensemble des secteurs — terrestre, aérien et maritime — et a été déployée de façon progressive, selon un ordre de priorités établi par Washington.

Il faut dire aussi qu'aux Etats-Unis, la sûreté est considérée, particulièrement dans le domaine maritime, comme une « affaire de sécurité intérieure ». Elle s'est concrètement traduite par l'adoption par le Congrès, le 14 novembre 2002 du « Maritime Security Act of 2002 ». Ils ont vu également la création effective depuis le 1er Mars 2003 d'un grand ministère de la sûreté intérieure (Department of Homeland Security).

Ces considérations ont abouti à la mise en œuvre du programme CSI (Container Security Initiative). Le renforcement de la sécurisation des conteneurs maritimes répond à une nécessité impérieuse, puisque 90 % du commerce maritime mondial s'effectue par conteneurs et plus de 200 millions de conteneurs maritimes s'échangent chaque année entre les principaux ports mondiaux.

424 Philippe CRIST « La sûreté dans les transports maritimes : op cit, p. 3.

Le dispositif CSI est un des volets d'une politique globale qui repose sur deux autres programmes mis en place par la douane américaine avec les opérateurs privés et qui concernent également (mais non exclusivement) le fret maritime par conteneurs :

Le partenariat «C-TPAT» (Customs Trade Partnership Against Terrorism): établi avec les opérateurs économiques, ce programme cherche d'abord à instituer, au sein des entreprises exportatrices, un processus de production et un environnement sécurisés visant à réduire le risque d'utilisation de leur production ou de leur logistique à des fins terroristes ;

la règle dite « des 24 heures » impose aux opérateurs économiques de transmettre à la douane américaine les manifestes de cargaison sous une forme particulière, 24 heures avant le chargement du navire dans le port de départ.

Face à l'ampleur croissante des menaces transnationales, notamment celles liées au terrorisme et aux trafics illicites, la sécurisation des chaînes logistiques mondiales est devenue une priorité stratégique. C'est dans ce contexte que les États-Unis ont lancé, dès 2002, le Container Security Initiative (CSI), un programme de coopération internationale visant à prévenir l'utilisation du trafic maritime de conteneurs à des fins terroristes. Le Maroc, à travers ses ports stratégiques comme Tanger Med et Casablanca, s'est inscrit dans cette initiative pour consolider sa position en tant que hub sécurisé en Méditerranée.

Le programme CSI repose sur un principe clé : détecter et inspecter les conteneurs à haut risque avant qu'ils n'atteignent les côtes américaines. Pour cela, des équipes américaines peuvent opérer dans des ports étrangers partenaires, en collaboration avec les autorités locales, pour analyser les données des cargaisons et procéder à des inspections ciblées. Cela réduit considérablement le risque d'infiltration d'éléments dangereux dans le commerce légal.

Parallèlement, le C-TPAT (Customs Trade Partnership Against Terrorism) constitue un pilier complémentaire. Il s'agit d'un partenariat volontaire entre les autorités douanières américaines et les entreprises privées (transporteurs, importateurs, transitaires), fondé sur la confiance et la certification. Les entreprises membres s'engagent à renforcer leurs propres mesures de sécurité tout au long de la chaîne logistique. En contrepartie, elles bénéficient de procédures douanières allégées et d'un traitement prioritaire aux frontières.

Enfin, le préavis de 24 heures, aussi appelé «24-Hour Advance Manifest Rule», impose aux compagnies maritimes de transmettre aux autorités américaines le manifeste de cargaison au moins 24 heures avant le chargement du navire dans le port d'origine. Cette règle permet aux autorités de traiter les informations, d'évaluer les risques et de décider, si nécessaire, d'une inspection préalable.

Pour des pays comme le Maroc, cette intégration dans les standards internationaux offre non seulement un avantage sécuritaire, mais aussi un gain en attractivité logistique et commerciale, en assurant la fluidité et la crédibilité de leurs plateformes portuaires.

7.5.3. Enjeux de Conformité du Maroc aux exigences de sûreté maritime

Dès lors, le Maroc n'a pas échappé à cette vague déferlante : maillon sensible de la chaîne maritime mondiale, son système portuaire a dû s'aligner sur les nouvelles exigences. Afin de répondre aux nouvelles exigences sécuritaires, le Maroc a instauré dès 2002 un Comité national de la sûreté des ports et du transport maritime, chargé d'assurer la conformité des navires et des installations portuaires aux standards internationaux⁴²⁵.

Les textes réglementaires sont entrés en vigueur sur le terrain à partir du 8 septembre 2004, avec un enjeu majeur : tout manquement exposerait le pays à un risque d'isolement commercial. En effet, les navires marocains pourraient se voir refuser l'accès aux ports étrangers, tandis que les ports nationaux non conformes pourraient être boycottés par les compagnies internationales. La presse marocaine rappelait alors que toute violation entraînerait un double risque : le boycott des ports par les navires étrangers et l'interdiction faite aux navires marocains d'accoster à l'étranger. Les États-Unis sont allés plus loin, menaçant d'inscrire sur une « liste rouge » les ports qui tarderaient à appliquer ces mesures, les privant ainsi de toute relation commerciale avec les terminaux américains ou Européens.

C'est ainsi que les autorités portuaires de l'Agence Nationale des Ports (ANP) et l'Autorité Portuaire de Tanger Med – ont joué un rôle central dans la mise à niveau sécuritaire du système portuaire national.

⁴²⁵ Présidé par le ministre de l'Équipement et du Transport, il regroupe les différents départements concernés, à savoir l'Intérieur, les Affaires étrangères, la Justice, les Finances, le Commerce, la Santé, la Sûreté nationale, la Gendarmerie Royale, la Marine Royale, la Protection civile, les Douanes, l'ex-ODEP, la Marine marchande et les Ports. Ce Comité national est assisté par des comités locaux de sûreté portuaire chargés de valider les évaluations et les plans de sûreté des ports. Il veille également sur le suivi de mise en application de ces dispositions sur le terrain. Des procédés d'évaluations ont fait l'objet d'un audit conduit par un consultant international dans le domaine de la sûreté.

L'ANP, organe régulateur institué par la Loi 15-02 et compétente sur 33 ports du Royaume (hors Tanger Med), a mis en place un Système de Management de la Sécurité et de la Sûreté (SM2S) visant à anticiper les risques, prévenir les menaces, atténuer leurs impacts et sécuriser les accès⁴²⁶. Ce dispositif, conforme aux standards du Code ISPS, s'appuie sur des procédures opérationnelles strictes, une coordination interinstitutionnelle renforcée et des audits réguliers de conformité.

De son côté, l'Autorité Portuaire de Tanger Med, en raison de sa vocation stratégique et de son exposition aux flux internationaux, a aligné son organisation de sûreté sur les standards internationaux et les exigences de la Directive européenne n° 65/2005. Cette conformité se traduit par l'application stricte des mesures inscrites dans les plans de sûreté des installations portuaires, toutes certifiées conformes au Code ISPS par l'autorité compétente. L'approche adoptée privilégie un dispositif intégré : contrôle d'accès multi-niveaux, surveillance continue, gestion coordonnée des incidents et coopération active avec les réseaux internationaux de sécurité maritime⁴²⁷.

Cette organisation vise à garantir un contrôle effectif des accès, sécuriser les flux de marchandises et de passagers, et prévenir toute intrusion, sabotage ou menace criminelle ou terroriste dans l'enceinte portuaire. L'approche adoptée repose sur une application rigoureuse des standards internationaux, intégrée à un dispositif national de protection des points névralgiques, au service de la souveraineté et de la continuité des activités stratégiques.

En pratique, si l'ANP et l'Autorité Portuaire de Tanger Med interviennent dans des périmètres distincts, elles partagent la même finalité : assurer la sûreté des infrastructures et des opérations portuaires dans un environnement exposé à des risques multiformes, tout en respectant les engagements internationaux du Maroc. Cette approche reste confrontée à des défis opérationnels, financiers et organisationnels qui nécessitent un ajustement constant des moyens et des procédures.

En prolongement de cette dynamique, le Maroc a franchi une nouvelle étape en renforçant son partenariat sécuritaire avec les États-Unis à travers la Container Security Initiative (CSI), signée à Rabat en juin 2025. Cet accord vise à sécuriser en amont les flux maritimes, en améliorant le ciblage, l'échange d'informations

426 Cf. SM2S https://www.iaphworldports.org/n-iaph/wp-content/uploads/2020/12/Entry_No9_National_Ports_AgencyMorocco.pdf

427 Pour plus de détails, voir lien de Tanger Med Port Authority Safety and security - Tanger Med Port Authority, consulté le 14.08.2025

et la détection des cargaisons suspectes. Les ports de Casablanca et surtout de Tanger Med — premier hub portuaire d'Afrique et de Méditerranée — en constituent les pivots stratégiques. Pour les deux partenaires, l'enjeu est double : garantir la fluidité des échanges commerciaux tout en consolidant une sécurité proactive des chaînes logistiques mondiales, selon le principe de la « frontière repoussée » (push back the border). Ce dispositif, combinant innovation technologique, coopération douanière et partage de renseignement, illustre la convergence entre sécurisation des échanges et maintien de l'attractivité des plateformes portuaires marocaines dans un environnement concurrentiel et exposé aux menaces transnationales⁴²⁸.

7.6. Cyber risques en mer et sur les ports marocains

La digitalisation croissante du secteur maritime expose le Maroc, doté de 3 500 km de côtes et d'infrastructures portuaires stratégiques comme Tanger Med, à une nouvelle génération de menaces cybernétiques. La vulnérabilité n'est plus seulement physique mais aussi logicielle, affectant des systèmes navals critiques comme le GPS, susceptible de brouillage ou de falsification, le système d'identification automatique (AIS), qui peut être détourné pour masquer des obstacles ou provoquer des collisions, et les automates de contrôle de la propulsion ou de la barre.

Cette exposition se traduit par une montée en puissance des attaques : à l'échelle mondiale, une flotte de 30 navires subit en moyenne sept cyberincidents par mois. Les conséquences peuvent être graves, allant du rançongiciel paralysant un port – à l'image de l'attaque de 2017 contre Maersk – à la possibilité théorique, mais redoutée, d'un sabotage causant une catastrophe écologique ou humaine⁴²⁹.

Face à cette menace asymétrique, le Maroc a impulsé une réponse souveraine et structurée, matérialisée par l'adoption de la loi n° 05-20 en 2021. Ce cadre juridique établit une Autorité nationale de la cybersécurité et un Comité stratégique, confiant à la Direction générale de la sécurité des systèmes d'information (DGSSI)⁴³⁰ la protection des infrastructures vitales, dont les ports. Cette ambition se concrétise par des initiatives concrètes comme la création d'un Centre

428 US Customs and Border Protection : U.S., Morocco sign new Container Security Initiative, lien <https://www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/us-morocco-sign-new-container-security-initiative>, 17 juin 2025

429 Vigipol : « Les risques induits par le transport maritime », à travers lien Sécurité et sûreté maritimes - Vigipol, consulté la dernière fois le 29 septembre 2025.

430 Mohamed SELLAM « Voici comment le Maroc va gérer sa cybersécurité », Le Matin du 19 août 2021 https://lematin.ma/journal/2021/decret-application-loi-cybersecurite-publie-bo/363152.html#google_vignette

d'Innovation en Cybersécurité (CIC) à Rabat et le renforcement des compétences via des formations dédiées⁴³¹. Le pays assume également un leadership régional en accueillant des forums internationaux sur la souveraineté numérique, tout en s'inscrivant dans des coopérations techniques, notamment avec l'Agence européenne de sécurité maritime (EMSA) via le programme SAFEMED IV.

Cette stratégie nationale vise in fine à opérer une transition fondamentale : passer d'une posture historiquement réactive, centrée sur la gestion des accidents, à une résilience proactive et intégrée. L'enjeu est de concevoir la sécurité dès la conception des systèmes (« security by design ») et de faire de la « cybersécurité » un réflexe pour tous les acteurs, des équipages aux opérateurs portuaires, à travers une sensibilisation accrue à l'« hygiène numérique ».

La sécurisation de l'écosystème maritime marocain, à l'intersection des enjeux de souveraineté, de développement économique et de protection environnementale, repose donc sur cette capacité à fusionner la sûreté physique traditionnelle et la cyberdéfense dans une vision holistique et anticipative.

431 Adopté par l'Administration de la Défense nationale, le décret n° 2.21.406, publié au Bulletin officiel du 9 août 2021, met en œuvre la loi 05-20 relative à la cybersécurité. Il fixe les mesures de protection des systèmes d'information des administrations de l'État, des établissements et entreprises publics, ainsi que de toute autre entité de droit public. Sont également concernés les systèmes relevant des infrastructures d'importance vitale et des opérateurs privés. Le texte précise en outre les critères de qualification applicables aux prestataires de services d'audit et de cybersécurité

Chapitre 5 :

Gouvernance de la sécurité maritime en Afrique et au Maroc

L'efficacité de toute action s'articule autour d'un **trptyque** fondamental : **évaluer, décider, agir**. On ne pourrait **décider** sans évaluation de la situation, et on ne saurait agir sans prendre la décision qui s'impose, dans le cadre d'une hiérarchie structurée et en collaboration avec les Parties-prenantes. Cette dynamique s'appuie sur une connaissance fine et actualisée des activités en mer, condition essentielle à la prise de décision et à la protection durable des intérêts stratégiques, économiques et environnementaux de l'État, tant dans ses eaux nationales que dans les zones voisines ou d'intérêt prioritaire.

La transition du normatif vers l'opérationnel implique le déploiement de moyens de surveillance, de contrôle et d'intervention en mer, fondés sur une compréhension approfondie des espaces maritimes et des dynamiques qui les traversent. L'expérience internationale, notamment en Méditerranée et dans l'Atlantique, offre des exemples pertinents : opérations conjointes de sûreté, mécanismes de coordination entre autorités civiles et militaires, ou encore plateformes de partage d'information maritime (maritime awareness)⁴³². Ces pratiques, sans être directement transposables, fournissent des références utiles pour structurer une stratégie nationale de sécurité maritime efficace, inclusive et souveraine.

Or, les cloisonnements actuels entre secteurs civils et militaires, entre approches nationales et régionales, rendent la détection et l'anticipation des activités illégales (trafics, pêche illicite, piraterie) moins efficaces. Face au caractère transnational et multiforme des menaces, le traitement sectoriel des données devient inadapté. Une approche globale, fondée sur l'interopérabilité des systèmes de veille et de partage d'information, apparaît donc indispensable pour assurer la cohérence et la réactivité des dispositifs de sûreté maritime.

Dans ce contexte, la question n'est plus seulement technique ou opérationnelle : elle relève d'une véritable gouvernance sécuritaire. L'éparpillement des acteurs et des approches appelle un modèle de coordination plus horizontal, où civils et militaires, États et organisations régionales, doivent partager responsabilités et informations.

C'est précisément ce que traduit l'évolution du concept de gouvernance, initialement forgé dans le champ économique et managérial pour réguler les rapports entre actionnaires et gestionnaires, puis élargi aux politiques publiques pour instaurer des mécanismes participatifs et concertés. Appliqué au domaine

432 Bruno DUPRE & Jean-Marie LHUISSIER, : « Enjeux et défis maritimes : quelle réponse européenne ? », *diploweb.com* du 24 juin 2021.

maritime, ce passage d'un schéma hiérarchique (top-down) à une logique de gouvernance coopérative permet de dépasser les cloisonnements, en construisant des dispositifs inclusifs et interconnectés, adaptés à la complexité des menaces transnationales.

La « bonne gouvernance » constitue un cadre théorique de régulation sociale visant à renforcer l'efficacité et la légitimité de l'action publique par son alignement sur le bien commun. D'un côté, la science administrative anglo-saxonne l'assimile au « New Public Management », doctrine prônant le recours à des agences ou autorités administratives indépendantes - comme en Suède - qui bénéficient d'une autonomie accrue face à l'exécutif. De l'autre, ses détracteurs y voient une idéologie du désengagement de l'État-providence, voire une théorie de la décomposition étatique accélérée par le tournant néolibéral des années 1980. Ainsi se déploie-t-elle à toutes les échelles - locale, territoriale ou mondiale - non comme un modèle unique mais comme divers systèmes conciliant gouvernabilité harmonieuse et exploitation durable des ressources, particulièrement dans le contexte sécuritaire où cette autonomie organisationnelle suscite autant d'attentes que de critiques.

Ce cadre théorique de la gouvernance, tiraillé entre ses promesses managériales et ses risques de délitement étatique, trouve une résonance particulière en Afrique. Face à la globalisation des menaces sécuritaires et de développement, le continent est contraint d'élaborer des stratégies intégrées, à la fois internationales et nationales. La feuille de route qui se dégage pour les gouvernements et services de sécurité africains s'articule, selon un expert africain, autour de quatre piliers interdépendants⁴³³.

Le premier est un pilier politique et institutionnel, qui passe par un approfondissement de la bonne gouvernance et de la démocratisation. Il s'agit de renforcer l'efficacité, la transparence et l'équité des institutions pour asseoir leur légitimité et prévenir l'insécurité par un gouvernement plus juste. Le deuxième pilier est socio-économique : l'amélioration des conditions de vie, la sécurité humaine et le développement économique sont perçus comme des antidotes essentiels aux vulnérabilités que l'insécurité exploite. Le troisième pilier, sécuritaire et opérationnel, exige une transformation profonde des services de sécurité eux-mêmes. Cela implique une révision de leurs missions, un renforcement crucial de leurs capacités (formation, moyens, renseignement) et une

433 Simon Mamosi LELO : « Menaces actuelles à la sécurité nationale et au développement de l'Afrique : défis, opportunités et stratégies », dans Conférence panafricaine d'experts et des professionnels sur la sécurité et le développement, sur « La gouvernance de la sécurité nationale : défis et perspectives. Nouvelles stratégies pour riposter contre les menaces grandissantes de sécurité en Afrique et soutien aux efforts de développement », CAFRAD/Fondation Hanns Seidel_09-11 Avril 2012_Tanger (Maroc), pp. 5-7.

maîtrise des nouvelles technologies pour contrer les menaces modernes. Enfin, le quatrième pilier est relationnel et coopératif. Il prône un changement de paradigme pour combler le fossé entre les services et les populations, via la sensibilisation et la collaboration, tout en renforçant les coopérations tant nationales (public-privé) qu'internationales, face à des défis qui dépassent les frontières.

Ainsi, la modernisation de la gouvernance de la sécurité en Afrique apparaît moins comme un simple alignement sur un modèle importé que comme une condition sine qua non pour un développement souverain et durable, reliant intrinsèquement la sécurité des populations à la légitimité de l'action publique.

8. Gouvernance sécuritaire en Afrique

La consolidation du consensus stratégique a favorisé l'émergence d'un paysage institutionnel spécialisé, chargé d'opérationnaliser les principes de bonne gouvernance sur le continent africain. Des organismes comme le CAFRAD et la Commission économique pour l'Afrique (CEA) ont joué un rôle pionnier en impulsant une culture de l'évaluation et de la redevabilité. Le projet phare de la CEA, « Suivi et évaluation des progrès de la bonne gouvernance en Afrique », a ainsi donné naissance au Rapport sur la gouvernance en Afrique, cartographiant les dynamiques en cours dans 28 pays, dont le Maroc⁴³⁴.

Cette trajectoire de réformes, aussi volontariste soit-elle, conduit inévitablement à s'interroger sur sa traduction dans le domaine spécifique de la sécurité : Les capacités institutionnelles actuelles permettent-elles une bonne gouvernance de la sécurité ? La réponse semble nuancée.

Si les structures existent, leur efficacité est souvent entravée par un cloisonnement persistant, des défis de coordination entre acteurs civils et militaires, et une adaptation encore incomplète aux menaces hybrides. Ainsi, la pleine réalisation d'une gouvernance de sécurité intégrée, légitime et performante, capable de concilier impératifs sécuritaires et respect des droits, demeure un objectif en cours de construction.

Sur le modèle de l'accord d'Aruba (2003) pour la mer des Caraïbes, l'Afrique a développé une architecture de coopération maritime structurée autour de plusieurs instruments majeurs.

1. Le Code de conduite de Yaoundé (2013)

Acte fondateur signé par la CEDEAO, la CEEAC et la Commission du golfe de Guinée, ce code établit les bases d'une stratégie régionale commune pour la prévention et la répression des actes illicites en Afrique de l'Ouest et du Centre.

434 Cités par Fouad BELHADRI : « La gouvernance sécuritaire au Maroc. Approche juridique en interaction avec les autres déterminants de la bonne gouvernance », REMALD, 2020, pp. 66-67.

2. La Charte de Lomé (2016) et l'implication marocaine

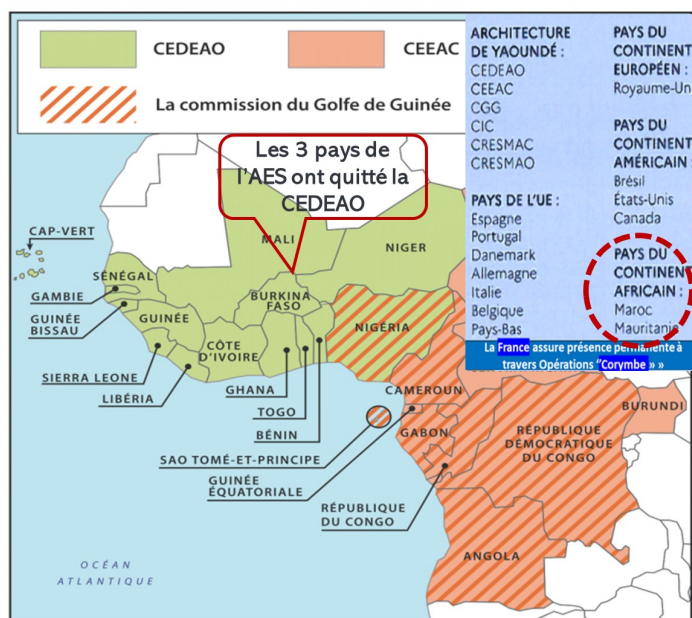
Adoptée lors du sommet extraordinaire de l'Union africaine, cette charte continentale innove par :

- Sa portée étendue à l'échelle africaine ;
- Son approche préventive visant à décourager la piraterie et les criminalités maritimes ;
- Son ancrage dans la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans à l'horizon 2050

Le Maroc, bien que n'étant pas membre de la CEDEAO, s'inscrit activement dans cette architecture sécuritaire par :

- Sa coopération navale renforcée avec les pays du golfe de Guinée ;
- Son expertise reconnue en matière de surveillance maritime ;
- Sa participation aux initiatives de sécurisation des routes maritimes africaines ;
- Son rôle croissant dans la diplomatie maritime continentale.

Figure 34: Architecture de sécurité maritime de Yaoundé



Source : CESM, 17.3.2017⁴³⁵, mise à jour et annotations par l'auteur

435 Centre d'études stratégiques de la Marine (CESM), française, en ligne http://cesm.marine.defense.gouv.fr/images/Cargo/2017/Cargo_Mars17_African-Connection1.pdf.

Largement inspiré du Code de conduite de Djibouti relatif à la répression de la piraterie dans l'océan Indien et dans le golfe d'Aden, le Code de conduite de Yaoundé constitue la base juridique de la coopération entre les États signataires des deux régions. Ce code définit les modalités d'intervention, le partage des responsabilités et l'organisation pratique de la lutte contre les activités maritimes illicites en Afrique de l'Ouest et du centre. En vigueur dès le 25 juin 2013, ce code n'était qu'un pré-accord, appelé à devenir contraignant après une période de trois ans, le temps d'une évaluation et d'amendements éventuels lors du Sommet de Lomé en 2016⁴³⁶.

Un Mémoire d'entente et une Déclaration politique avaient également été adoptés. Ce Mémoire organise les relations entre les centres régionaux de sécurité et sûreté maritimes.

Ces instruments concrétisent une vision africaine de la sécurité maritime, visant à fédérer le continent autour d'engagements contraignants contre les menaces maritimes tout en promouvant l'économie bleue, avec une participation active du Maroc malgré sa situation géographique extra-régionale, dans un espace plus élargi.

Cette implication marocaine à l'échelle continentale ne saurait cependant occulter l'importance cruciale de son ancrage régional. En effet, la valeur opérationnelle de ces engagements continentaux se mesure précisément à leur capacité à se décliner concrètement dans les cadres de coopération régionaux, où le Maroc joue un rôle de pivot stabilisateur.

Si l'architecture de gouvernance sécuritaire inter-africaine, structurée autour du Code de Yaoundé et de la Charte de Lomé, constitue le pilier continental de la stratégie marocaine, l'espace méditerranéen en représente son extension septentrionale et internationale incontournable. Cette mer fermée, carrefour de trois continents, est le théâtre d'enjeux sécuritaires—migration, trafics, terrorismes—qui affectent directement la stabilité de son flanc sud, l'Afrique. Pour le Maroc, dont les côtes s'étendent à la fois sur l'Atlantique et la Méditerranée, la sécurisation de cette dernière est une priorité stratégique complémentaire à son engagement dans le Golfe de Guinée.

436 Sur les 52 pays représentés à Lomé, 21 n'ont pas signé le texte. Parmi eux, de nombreux pays d'Afrique de l'Est (Ethiopie, Djibouti, Erythrée) et d'Afrique australe (Afrique du Sud, Namibie, Maurice, entre autres). « Il faut comprendre que ces régions sont moins touchées par la piraterie maritime, donc c'est normal qu'ils se sentent moins concernés », analyse Barthélémy Blédé, chercheur à l'Institute of Security Studies. Cf. http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/16/contre-les-trafics-et-la-piraterie-l-afrique-veut-securiser-ses-mers_5014498_3212.html.

9. La dialectique Défense-Sécurité maritime : au Maroc

Les mécanismes de gouvernance sécuritaire, illustrée par l'engagement réformateur d'États comme le Maroc, s'inscrivent dans une transformation vaste des paradigmes de sécurité. Elle ouvre la voie à une analyse approfondie de l'évolution conceptuelle et stratégique qui a conduit de la défense globale à la sécurité maritime globale.

On assiste alors à l'émergence d'une nouvelle « culture de sécurité » fondée sur la fusion entre Armée, Police, Gendarmerie Royale et autres acteurs publics ou privés, dans un contexte de mondialisation des menaces. En effet, le système international contemporain est confronté à des menaces complexes, marquées par la montée d'acteurs non étatiques et l'émergence de risques non militaires tels que les migrations, la pollution, les pandémies, la criminalité organisée et la cybercriminalité. Ces défis soulèvent d'importants enjeux juridiques et humanitaires. Les attentats de du 11 septembre 2001 aux USA, ajoutés à ceux de 16 mai 2003 au Maroc, servent de catalyseurs à l'industrialisation de dispositifs sécuritaires, à travers la théorie des « nouvelles menaces », au détriment hélas des libertés publiques.

Dans le domaine sécuritaire, le Maroc met en avant un modèle de stabilité, de lutte contre le terrorisme et de modernisation de ses institutions. Tout en se réclamant pour une coopération sécuritaire internationale, son modèle repose essentiellement sur des logiques de surveillance, de contrôle et de répression ciblée. L'idéal de « citoyenneté positive » et de dialogue des civilisations, présent dans les différents discours royaux, cohabite avec une gestion sécuritaire qui peut reprendre certains traits de l'exception postcoloniale. Le sujet central qui émerge est celui des mutations contemporaines de l'ordre mondial, à la croisée des dynamiques géopolitiques globales (essor de nouveaux acteurs, rivalités de puissance, avenir des institutions multilatérales) et des logiques internes de contrôle et de sécurité (sécuritarisme, héritages postcoloniaux, recomposition des formes de pouvoir).

Globalement, depuis les attentats du 11 septembre 2001, la perception des menaces pesant sur les espaces maritimes a connu une profonde mutation. Longtemps cantonnée à une logique de défense des territoires contre des attaques étatiques, la sécurité maritime s'inscrit désormais dans un paradigme plus large : celui de la sécurité globale. Cette transformation repose sur une prise de conscience aiguë de l'interdépendance entre divers fléaux transnationaux – terrorisme, piraterie, trafics illicites, immigration clandestine, criminalité

organisée – qui affectent non seulement les intérêts des États, mais aussi la stabilité régionale et l'ordre international. Dès lors, les frontières entre défense, sûreté et sécurité deviennent poreuses, conduisant à l'élaboration de politiques intégrées.

9.1. De la Défense Globale à la Sécurité Globale

Le terme "défense" est certes ancien, mais il ne s'est véritablement imposé dans le discours stratégique qu'après la Première Guerre mondiale. Cette évolution s'explique par les changements successifs dans les domaines politiques, économiques, diplomatiques, sociaux et culturels. La défense apparaît ainsi comme une réponse instinctive à l'agressivité humaine, ce que confirment les analyses d'anthropologues comme R. Ardrey, pour qui l'arme serait l'invention fondatrice de l'humanité⁴³⁷.

À l'échelle collective, cette pulsion se traduit par la volonté des sociétés de repousser toute agression. L'État moderne vise d'abord à protéger son territoire et à garantir la sécurité de ses citoyens. Cette volonté s'exprime par des politiques articulées autour de la définition d'intérêts vitaux, la reconnaissance de menaces, et la capacité à y faire face. Les penseurs réalistes, à l'image de Hans Morgenthau⁴³⁸, ont influencé cette conception en affirmant le caractère intrinsèquement conflictuel de l'homme et des États.

Aujourd'hui, la notion de défense ne se limite plus à la guerre classique : elle englobe la gestion de crises, la résilience face aux menaces hybrides et la coopération interinstitutionnelle. La sécurité globale se substitue progressivement à la seule défense militaire, en intégrant les volets économiques, civils, environnementaux et cybernétiques. Ainsi, la sécurité devient un état de confiance collectif, tandis que la défense constitue l'ensemble des moyens mis en œuvre pour y parvenir.

La distinction entre défense et sécurité s'amenuise dans le contexte actuel de complexité croissante des menaces. On observe une continuité fonctionnelle dans le temps et dans l'espace entre ces deux concepts. Dans une perspective temporelle, la sécurité se manifeste au présent, traduisant un état de stabilité

437 Robert ARDREY, *The Territorial Imperative: A Personal Inquiry into the Animal Origins of Property and Nations*, 1966.

438 Pour Hans MORGENTHAU, le concept d'intérêt national est défini en termes de puissance qui reste constant et immuable. L'intérêt national ne suppose ni guerre permanente, ni paix perpétuelle (celle de Kant), mais des conflits durables avec une menace constante du recours à la force. La scène internationale n'est qu'un centre d'intérêts opposés et conflictuels. Elle exclut tout ordre moral dérivé de principes abstraits et universels. Face à un environnement hostile et désorganisé, l'État doit constamment préserver sa force et son existence, et renforcer sa puissance ou à en créer l'illusion seulement. Cf. Hans Morgenthau, *Politics Among Nations*, op.cit.

et de confiance, tandis que la défense est orientée vers le futur, en tant que réponse anticipative à des menaces potentielles. Même si les deux termes sont indissociables, il y a bien une différence de nature, dans les concepts, entre la défense qui se place au niveau de l'action et la sécurité qui en est l'objectif.

A ce titre, la défense recouvre « l'ensemble des actions et des moyens que consent une nation pour assurer sa sécurité »⁴³⁹. Au Maroc, « La défense consiste à assurer en tout temps et en toutes circonstances : la sécurité et l'intégrité territoriale du Royaume, ainsi que la protection de la vie et des biens des populations⁴⁴⁰ ».

En ce qui concerne la continuité dans l'espace, d'une manière générale, l'Armée (chargée de la Défense) est le premier rempart face aux menaces extérieures, et le dernier rempart face aux menaces intérieures (particulièrement contre les subversions intérieures et lors des calamités naturelles (incendies, inondations et séismes) ou sinistres techniques majeurs (nucléaires, biologiques, chimiques, etc.).

Alors que la sécurité est un état, de tranquillité d'esprit résultant du fait de se sentir à l'abri de tout danger, la défense a trait « aux intérêts vitaux » et « repose sur la force, facteur objectif »⁴⁴¹.

La sécurité s'appuie davantage sur des facteurs plus subjectifs. Mais compte tenu de la nature des menaces, il y a lieu de reconnaître l'existence d'une continuité réelle entre défense intérieure et extérieure, selon une approche sécuritaire globale. Cette globalité concerne tout à la fois la sécurité Publique, militaire, civile (pollutions, risques techniques), économique, alimentaire, sociale, etc.

On remarque, d'ores et déjà, que la sécurité est une notion qui transcende la simple absence de menaces militaires pour couvrir également les menaces non-militaires, et qui entraînent un risque d'utilisation de la force⁴⁴².

La Défense n'est pas l'apanage des militaires. Face à un risque global, il y a une défense globale. La Défense globale comprend donc à la fois la défense militaire et la défense non militaire, elle-même se subdivisant en défense civile et défense économique.

439 Cf. article « Un concept de sécurité et de défense pour la France, pour l'Europe? » in Revue "Défense nationale" d'août- septembre 2003, pp. 113-124.

440 Conformément à l'Article 1er du Décret royal n°1185-66 du 5 /9/1967 :

441 Hervé COUTAU-BEGARIE « Traité de stratégie », Éditions ISC/ECONOMICA, (3^e édition revue et argumentée), Bibliothèque Stratégique, Paris, 2002 op. cit., p. 48.

442 Charles-Philippe David: « La guerre et la paix. Approches contemporaines de la sécurité et de la stratégie », Presses de Sciences Po., 2000, p. 31.

Concept général correspond à la notion de sécurité intérieure qui regroupe des fractions de cet ensemble.

Il y a lieu de reconnaître l'existence d'une réelle continuité entre défense intérieure et extérieure, selon une approche sécuritaire globale⁴⁴³. Il est ainsi prouvé que « même sans ennemis près des frontières, aucun État, si puissant soit-il, n'est plus à l'abri d'agressions parties de l'autre bout du monde »⁴⁴⁴. Il s'agit en fait d'abandonner « la dichotomie entre forces "principales de défense" et "de réaction aux crises" menée en coopération avec l'économie civile »⁴⁴⁵.

A l'intérieur du territoire national, la première mission de la sécurité nationale reste la protection du "noyau dur", c'est-à-dire l'État et ses institutions, pour garantir la pérennité de ces institutions, et assurer en toutes circonstances et tous lieux le fonctionnement régulier des pouvoirs publics, la protection des populations et de leurs biens. Les populations civiles sont devenues des objectifs comme le sont d'ailleurs les moyens militaires (Cas de l'Irak et de la Syrie actuellement).

La défense civile passe d'abord par la gestion des crises. Mais c'est à l'État qu'échoit le rôle de coordonnateur, afin que ces notions de quiétude, de sécurité, de défense et de préservation du territoire soient garanties, en toutes circonstances.

La base des secours que peuvent mettre en œuvre les services de protection civile est constituée par les sapeurs-pompiers. Mais dans certains cas, lorsque les sinistres ont une portée nationale, aussitôt est déclenché le plan d'Organisation des Secours (dit plan ORSEC).

Quant à la défense économique, il y a lieu de distinguer, d'une part, l'économie support de la défense et, d'autre part, les conséquences sur l'économie de l'effort fait par/pour la Défense. Il est impératif qu'une défense puisse servir les intérêts géopolitiques et économiques. « Une économie sans armes est vouée au déclin dans le cadre de la mondialisation. Nous devons construire le plus rapidement possible une défense unifiée pour nous donner l'autonomie nécessaire afin d'assurer notre propre prospérité et propager notre influence », écrit un jeune chercheur français face à l'hégémonie américaine⁴⁴⁶.

443 Politique, militaire, civile (pollutions, risques techniques), économique, alimentaire, sociale, etc.

444 Cité par le général H. KUJAT, (generalinspekteur, Chef Etat-Major allemand), in Cf. "Défense nationale" de mai 2002, p. 188.

445 Idem.

446 Olivier VEDRINES « Un plaidoyer pour l'Europe (Défense Unifiée) », in Armées d'Aujourd'hui (ADA), N° 274, octobre 2002, p. 25.

Le passage de la sécurité individuelle vers une dimension internationale nous amène vers les systèmes dits de "Défense Collective", qui sont plutôt des alliances traditionnelles, et les systèmes de "Sécurité Collective", qui ont une portée soit globale (SDN, ONU) soit régionale (OSCE).

La principale différence : le concept de "défense collective" présuppose toujours un ennemi commun, au moins potentiel, tandis que celui de "sécurité collective", qui a conduit à la mise en œuvre de la SDN puis de l'ONU, présuppose « une alliance automatique contre l'agresseur, quel qu'il soit ». La sécurité collective s'identifie en général au désarmement qui « cesse d'être une utopie pour devenir une stratégie »⁴⁴⁷.

Cette distinction fondamentale entre défense collective, nécessitant un ennemi désigné, et sécurité collective, visant une paix universelle par le désarmement, n'a pourtant pas empêché une évolution sémantique et stratégique majeure. En effet, le concept de défense a connu une évolution sémantique importante après la Première Guerre mondiale, période qui vit précisément émerger ces débats sur la sécurité collective.

Loin de rester figée dans une logique d'affrontement, la notion de défense s'est progressivement élargie au-delà du seul domaine militaire pour intégrer des dimensions économiques et sociales. Cette approche intégrée trouve son apogée avec la dissuasion nucléaire, où la défense nationale devient indissociable des autres politiques publiques, dépassant ainsi le clivage initial entre vision collective et vision sécuritaire de la paix.

1). Évolution conceptuelle et complémentarité

Le concept de défense a connu une évolution sémantique importante après la Première Guerre mondiale, s'élargissant au-delà du seul domaine militaire pour intégrer des dimensions économiques et sociales. Cette approche intégrée trouve son apogée avec la dissuasion nucléaire, où la défense nationale devient indissociable des autres politiques publiques.

⁴⁴⁷ Hervé COUTAU-BEGARIE «Traité de stratégie », 2002 op. cit., p. 46.

Comme le souligne la réflexion stratégique, les deux approches se recoupent au niveau international :

- La Défense «fonde le maintien de la paix sur la peur d'un conflit»
- La Sécurité «fonde le maintien de la paix sur l'assurance que l'intérêt particulier se confond avec l'intérêt commun»

2). La thèse alternative : la sécurité sans défense

Une minorité pacifiste, représentée par les théoriciens de la Peace Research, propose une vision alternative qui dévalorise les menaces militaires classiques au profit des «vraies» menaces : sous-développement, surpopulation et dégradation environnementale. Ces théoriciens dénoncent un «complexe militaro-industriel» qui entretiendrait artificiellement la logique d'affrontement.

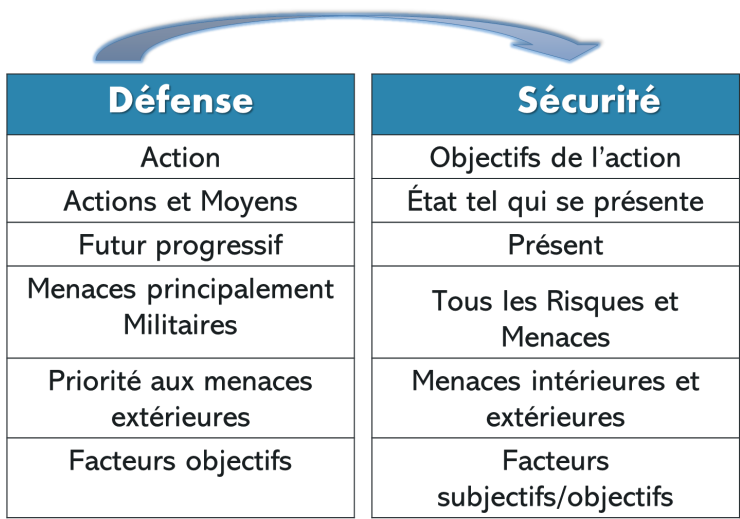
3). La persistance de la réalité conflictuelle

Cependant, cette vision alternative peine à dépasser le stade des intentions. L'histoire récente démontre la persistance des conflits :

- Les prédictions sur «la mort de la guerre» au début du XXe siècle ont été démenties par les hécatombes de la Première Guerre mondiale
- Depuis 1945, des dizaines de conflits «limités» ont causé des millions de morts
- Comme le note le général Le Borgne, si la guerre offensive pourrait être «périmée», la guerre défensive conserve toute sa pertinence et «au sud, la guerre prolifère»

La dimension militaire reste irréductible dans les relations internationales contemporaines. Les conflits persistent dans diverses régions du monde, confirmant que la défense demeure un composant nécessaire, bien qu'insuffisant, de la sécurité globale.

Figure 35 : Continuum Défense -Sécurité



Conception BOUSSIF Mostafa 2025

Si la dimension militaire conserve son caractère indispensable dans l'architecture sécuritaire mondiale, son emploi s'inscrit désormais dans une vision stratégique élargie qui dépasse le seul cadre de la défense traditionnelle.

9.2. Eléments de la Politique de sécurité globale

Cette approche intégrée trouve sa concrétisation opérationnelle dans la mise en œuvre d'une politique de sécurité globale. Celle-ci suppose un cheminement progressif, structuré et hiérarchisé. Elle ne se réduit pas à des mesures techniques ou à une juxtaposition de moyens militaires et civils : elle s'inscrit dans un processus stratégique qui conduit, à partir de la planification, vers l'atteinte d'objectifs nationaux en s'adapter à l'environnement régional et international.

Tout commence par les plans stratégiques, qui constituent le socle de la réflexion sécuritaire. Ils identifient les priorités, évaluent les menaces et définissent les grandes orientations. Cette étape repose sur une analyse des déterminants de la puissance nationale : la géographie, les forces armées, la population, les ressources naturelles, ainsi que les variables économiques et politiques. Ces éléments permettent de tracer les premières lignes directrices qui guideront les choix opérationnels.

Vient ensuite la phase d'évaluation des capacités et du choix des options. Les décideurs examinent les ressources disponibles et les marges de manœuvre, afin de hiérarchiser les priorités. Cette étape exige un arbitrage entre les besoins sécuritaires, les moyens militaires et financiers, et les impératifs de diplomatie et de coopération internationale. Elle prépare la mise en œuvre de la défense globale, qui vise à protéger l'intégrité territoriale, les intérêts stratégiques et les infrastructures vitales, tout en anticipant l'évolution des risques.

La politique de sécurité globale occupe alors une place charnière. Elle dépasse le strict cadre militaire pour intégrer l'ensemble des dimensions sécuritaires : économiques, environnementales, énergétiques, technologiques et sociopolitiques. Par son approche transversale et systémique, elle s'attaque non seulement aux menaces classiques (conflits armés, terrorisme, trafics transnationaux), mais aussi aux défis hybrides et émergents (cybersécurité, changement climatique, pandémies, insécurité alimentaire). C'est à ce stade que la coordination entre les différents acteurs — civils, militaires, publics et privés — devient essentielle, tout comme l'interopérabilité des systèmes de veille et de renseignement.

Enfin, l'aboutissement de ce processus réside dans la grande stratégie, qui élève la politique de sécurité globale au niveau des objectifs nationaux et internationaux. Elle vise non seulement à protéger les intérêts vitaux d'un État, mais aussi à renforcer sa crédibilité, son influence et sa capacité de projection dans les enceintes multilatérales. En liant sécurité et diplomatie, défense et développement, la grande stratégie traduit la capacité d'un pays à inscrire son action dans la gouvernance mondiale, tout en affirmant son autonomie de décision.

Ainsi, du plan stratégique initial à la grande stratégie, le cheminement repose sur une logique d'intégration progressive. La sécurité globale agit comme levier central : elle articule les moyens et les ambitions, relie la défense nationale aux responsabilités internationales, et transforme la contrainte sécuritaire en opportunité d'affirmation géopolitique.

Figure 36 : Cadre intégré de la politique de sécurité globale



Conception Dr. BOUSSIF Mostafa 2025

Cette évolution trouve sa pleine expression dans le concept de Grande Stratégie (Grand Strategy), qui dépasse la simple planification militaire pour embrasser l'ensemble des instruments de puissance nationale.

9.3. Grand Strategy : intégrateur de la Sécurité Maritime

Grand Strategy chez les anglo-saxons, ou la Grande Stratégie chez les francophones, représente l'art de concilier les fins et les moyens à l'échelle nationale, dans un cadre régional et global donné. Elle se définit comme la combinaison délibérée des outils diplomatiques, économiques, militaires et politiques mobilisés par un État pour défendre et promouvoir ses intérêts fondamentaux dans cet environnement⁴⁴⁸.

Dans un monde interdépendant, cette approche holistique permet aux dirigeants de répondre simultanément aux défis internes et externes, qu'ils émanent d'États ou d'acteurs non étatiques. Loin d'être une simple réaction aux crises, la Grande Stratégie constitue une véritable « architecture intellectuelle » guidant l'action de l'État sur le long terme⁴⁴⁹.

448 Kiron K. SKINNER: "Grand Strategy", Center for International Relations and Politics, Institute for Politics and Strategy, Carnegie Mellon University, en ligne.

449 Peter FEAVER : « What is grand strategy and why do we need it? », <https://foreignpolicy.com/2009/04/08/what-is-grand-strategy-and-why-do-we-need-it/> April 8, 2009.

2. La sécurité maritime : pilier opérationnel de la Grande Stratégie

Pour les puissances maritimes comme les États-Unis⁴⁵⁰, la sécurité maritime incarne la projection concrète de la Grande Stratégie dans l'espace océanique⁴⁵¹, tout en limitant la vulnérabilité terrestre⁴⁵².

Pour le Maroc, il est temps de considérer la sécurité maritime comme pilier opérationnel de la stratégie sécuritaire marocaine.

Pour le Maroc, puissance maritime émergente, la sécurité maritime constitue une dimension essentielle de sa stratégie de sécurité globale. Elle s'articule autour de trois axes prioritaires :

- La maîtrise des flux maritimes stratégiques (détroit de Gibraltar, façade atlantique) et la protection des approvisionnements énergétiques et commerciaux vitaux ;
- L'affirmation d'une présence maritime et navale souveraine dans ses espaces maritimes libérées de toutes convoitises et ingérences extérieures, de l'exploitation abusive de ses richesses et face aux défis sécuritaires régionaux.
- La nécessaire articulation entre héritage historique, réalités régionales et ambitions globales, afin de faire de la façade atlantique marocaine un espace de projection stratégique, arrimé à l'Afrique de l'Ouest tout en consolidant l'ancrage euro-méditerranéen.

C'est pour dire que finalement la sécurité maritime moderne n'est donc plus un domaine isolé, mais le révélateur de la capacité d'une nation à articuler cohéremment tous ses instruments de puissance - confirmant que la défense, sans être exclusive, demeure une composante irréductible de toute stratégie globale.

450 U.S. Grand Strategy and Maritime Power, 2012, <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2012/january/special-us-grand-strategy-and-maritime-power>

451 Maritime Strategy in a New Era of Great Power Competition 2017, <https://www.hudson.org/national-security-defense/maritime-strategy-in-a-new-era-of-great-power-competition>

452 Expanding the Margins for Success: Corbett's Maritime Strategy Theories and the United States Since 1945, <https://tnsr.org/2025/03/expanding-the-margins-for-success-corbett-maritime-strategy-theories-and-the-united-states-since-1945/>

10. Articulation de la gouvernance sécuritaire globale et maritime

L'articulation de la gouvernance sécuritaire globale et maritime illustre la nécessité de coordonner les orientations politiques, les stratégies opérationnelles et l'organisation sectorielle, afin d'assurer une cohérence entre la sécurité nationale et les enjeux spécifiques des espaces maritimes.

La politique de sécurité globale se présente comme un cadre intégré qui articule la dimension politique, stratégique et opérationnelle. Elle repose d'abord sur un pilier de contrôle et de coordination politiques, où se définissent les grandes orientations nationales, les coordinations régionales et internationales, ainsi que la gouvernance sécuritaire.

C'est à ce niveau que s'élaborent les principes d'application et les dispositions législatives et réglementaires, qui servent de socle normatif à l'ensemble de l'architecture sécuritaire. La politique y trouve sa cohérence et sa légitimité, en inscrivant la sécurité dans un cadre institutionnel et juridique solide.

Dans un second temps, l'efficacité de cette politique repose sur la direction stratégique et opérationnelle (OPS). Celle-ci permet d'identifier les menaces et risques par la veille stratégique, de mettre en place des systèmes d'alerte, et d'élaborer des doctrines d'emploi ainsi que des plans d'action concrets. Ce niveau traduit la volonté politique en moyens opérationnels, grâce aux actions et instruments de la défense globale. Il s'agit donc d'un maillon clé qui relie la planification politique à la mise en œuvre pratique, garantissant ainsi la réactivité face aux crises et aux évolutions sécuritaires.

Enfin, l'ensemble du dispositif ne saurait être complet sans l'organisation de la sécurité maritime, qui occupe une place stratégique particulière. Les espaces maritimes constituent en effet un lieu de flux économiques, d'enjeux énergétiques et de menaces transnationales.

Leur sécurisation exige une gouvernance spécifique, articulée avec la sécurité globale mais adaptée aux défis particuliers du domaine maritime. Ainsi, le schéma illustre bien la complémentarité des dimensions politique, stratégique et sectorielle, tout en mettant en avant l'importance d'une approche intégrée et coordonnée pour garantir une sécurité à la fois nationale et internationale.

Figure 37 : Gouvernance de la sécurité globale et maritime



Conception Dr. BOUSSIF Mostafa 2025

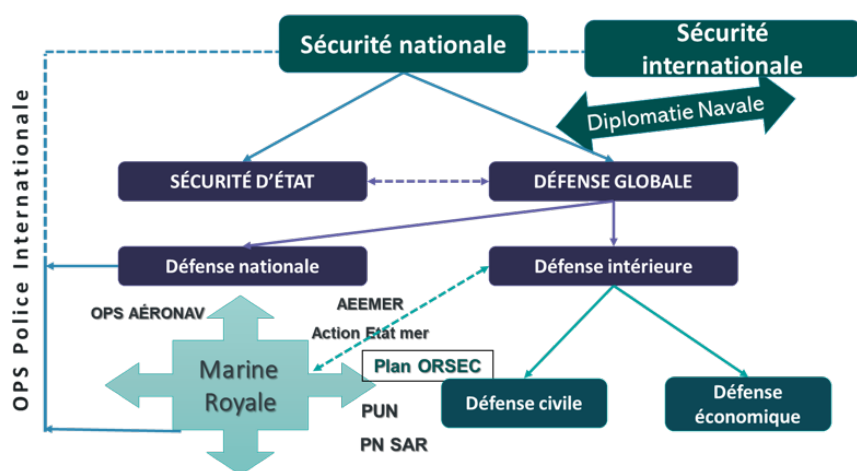
Ainsi, le schéma ci-dessus illustre bien la complémentarité des dimensions politique, stratégique et sectorielle, tout en mettant en avant l'importance d'une approche intégrée et coordonnée pour garantir une sécurité à la fois nationale et internationale.

10.1. Articulation de la Défense et la sécurité maritimes marocaines

La sécurité nationale et la sécurité internationale ne peuvent aujourd'hui être dissociées, notamment dans le domaine maritime où les enjeux sont multiples et transversaux. Le schéma ci-dessous met en évidence une architecture qui repose d'abord sur la sécurité d'État et la défense globale, articulées avec la défense nationale.

Cette première articulation traduit la nécessité de protéger les fondements de la souveraineté intérieure tout en intégrant la dimension internationale, car les menaces maritimes dépassent souvent les frontières. Les missions de diplomatie navale viennent alors compléter la sécurité intérieure, en offrant au Maroc des leviers de coopération et de rayonnement au-delà de ses eaux territoriales.

Figure 38 : Articulation Défense et sécurité marocaine en mer



Conception Dr. BOUSSIF Mostafa 2025

La défense intérieure, quant à elle, est déclinée en volets complémentaires : la défense civile et la défense économique. La première vise la protection des populations et des infrastructures face aux catastrophes ou crises sécuritaires, tandis que la seconde se concentre sur la préservation des ressources stratégiques, des flux commerciaux et de la continuité des activités économiques. Ces dimensions s'inscrivent dans la défense globale, laquelle sert de passerelle entre les impératifs de la sécurité nationale et les engagements internationaux. Ainsi, la gouvernance sécuritaire marocaine repose sur une logique intégrée où chaque niveau – politique, stratégique et opérationnel – contribue à la fois à la stabilité interne et à l'équilibre régional.

10.2. La triptyque de l'action navale

Opérer depuis la mer est stratégiquement vital, mais cela exige une capacité logistique cruciale : pouvoir déployer rapidement du matériel lourd sur de longues distances. Cette capacité dépend des flottes civiles, qui, en échange, sont protégées par les marines militaires dans les zones dangereuses.

Cependant, les conflits en mer perturbent profondément le transport maritime. Ils menacent à la fois la libre circulation des navires de commerce et la sécurité des routes maritimes, pourtant normalement protégées par le droit international. Le paradoxe est que la mer, espace de mobilité par excellence, permet justement d'exploiter cette faiblesse. Une puissance peut ainsi chercher

à asphyxier militairement et économiquement un adversaire en intimidant ses navires, sans avoir à mettre en place un blocus traditionnel.

Dans cette logique, l'action d'une Marine Nationale ne se limite pas à la défense et à la protection des intérêts stratégiques dans son espace maritime. Elle s'inscrit également dans une vision plus large, où la force navale assume des fonctions multiples et complémentaires. C'est dans ce cadre que se dessine la triade de l'action navale, articulant diplomatie, police et défense.

Cette pluralité de missions exige une grande agilité. En effet, la capacité à mener de front ces trois rôles confère aux marines une flexibilité opérationnelle qui leur permet de déployer diverses postures stratégiques, pouvant combiner – selon le modèle analytique de Ken Booth – les dimensions coercitive, persuasive ou coopérative de la puissance maritime.

Figure 39 : Les trois rôles stratégiques d'une force navale



Conception Dr. BOUSSIF Mostafa en s'inspirant du Modèle de Ken BOOTH

La force navale moderne s'articule autour de trois rôles stratégiques complémentaires -diplomatique, policier et militaire- – qui traduisent la polyvalence et l'importance croissante de la mer dans la gouvernance sécuritaire. Le **rôle diplomatique**, d'abord, met en avant la contribution des forces navales à la gestion des crises internationales. À travers des déploiements préventifs, des actions de soutien à la paix, des missions d'aide humanitaire ou encore des représentations symboliques, la marine se positionne comme un outil de politique étrangère. Elle renforce ainsi le prestige et l'influence de l'État sur la scène

internationale, tout en apportant une réponse souple et graduée aux tensions régionales.

Le **rôle policier**, quant à lui, illustre les missions de service public et de souveraineté assurées en mer. Cela inclut les patrouilles de contrôle des espaces maritimes, la police des pêches, la lutte contre les trafics illicites et le sauvetage en mer (SAR). Ces actions traduisent l'engagement de l'État à garantir la sécurité des espaces maritimes, à protéger ses ressources et à défendre les droits de ses citoyens. Ce rôle contribue directement à l'ordre public maritime et renforce la légitimité de la puissance navale dans son environnement régional et international.

Enfin, le **rôle militaire** reste le socle de cette triade. La marine assure la dissuasion, la maîtrise et la projection dans l'espace maritime, par le contrôle et l'interdiction des zones sensibles, le transport et le soutien logistique, ainsi que par les manœuvres et exercices stratégiques. Ce rôle vise à garantir la défense nationale et la protection des intérêts vitaux de l'État, tout en soutenant ses engagements internationaux. En intégrant diplomatie, police et défense, la puissance navale se présente donc comme un instrument global de gouvernance sécuritaire, capable d'agir à la fois dans la prévention, la régulation et la protection.

10.3. De la prévention à la projection : sécuriser les espaces maritimes du Royaume

La Marine Royale occupe une place centrale dans cette articulation, en tant qu'acteur pivot des activités de sécurité en mer. Ses missions englobent aussi bien la surveillance, la défense des espaces maritimes que l'appui aux opérations de sécurité civile, comme le Plan ORSEC, la recherche et sauvetage maritime (PN SAR) ou l'action de l'État en mer (AEEMER) et la diplomatie navale. A ce titre, elle participe aux opérations aéronavales et à la coopération internationale à travers des patrouilles conjointes, des exercices multinationaux et des opérations de police en mer.

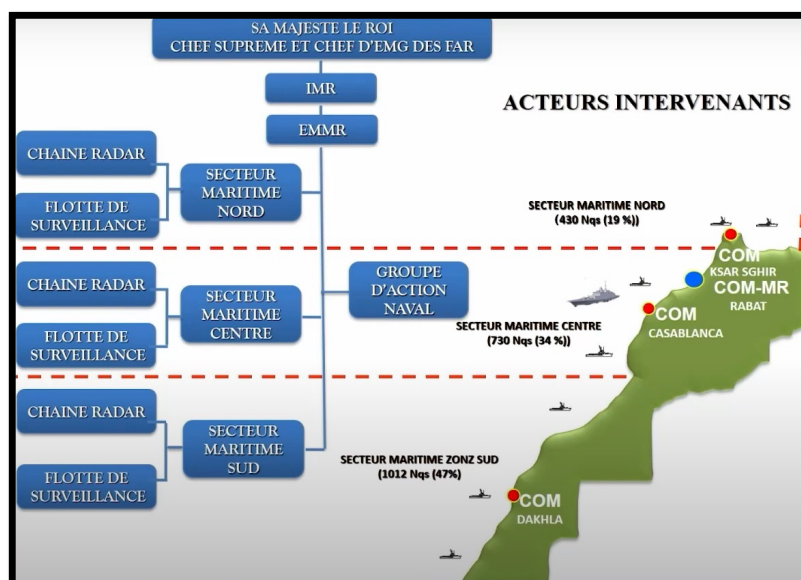
Par ces actions, la Marine Royale incarne la traduction concrète de l'articulation entre défense nationale et sécurité internationale : elle garantit la souveraineté, protège les intérêts économiques et stratégiques, et contribue à la diplomatie navale du Maroc. Ce rôle structurant démontre que la maîtrise des mers est désormais au cœur de la puissance globale et de l'influence internationale du Royaume.

10.3.1. Architecture de la Défense et de sécurité maritime

Pour faire face à tous les défis et les menaces qui guettent le Royaume, l'effort reste insuffisant face à deux voisins menaçants mieux dotés, notamment face à l'Espagne, rival à long terme, qui devance actuellement le Maroc, mais surtout l'Algérie à court terme qui dispose de 6 sous-marins dont certains à frappes anti-mer/terre, 2 porte-aéronefs, ~200 navires et plusieurs frégates neuves, le Maroc n'a d'autres choix que de passer à un autre niveau du dilemme de sécurité et adopter une nouvelle doctrine à la fois capacitaire et organisationnelle. La plupart des études s'accordent sur la nécessité d'accroître les investissements pour combler les lacunes, tout en rappelant des atouts : 15 000 personnels, participation régulière à des exercices internationaux, et mise en service de la base navale de Ksar Sghir, qui renforce la posture marocaine sur le flanc sud du détroit de Gibraltar et la façade nord-ouest africaine.

Pour faire face à ces défis une nouvelle architecture du dispositif défensif maritime marocain. Il s'articule autour de 3 Secteurs Maritimes : Nord Centre et Sud, illustrés comme suit :

Figure 40 : Articulation sectorielle domaine maritime marocain

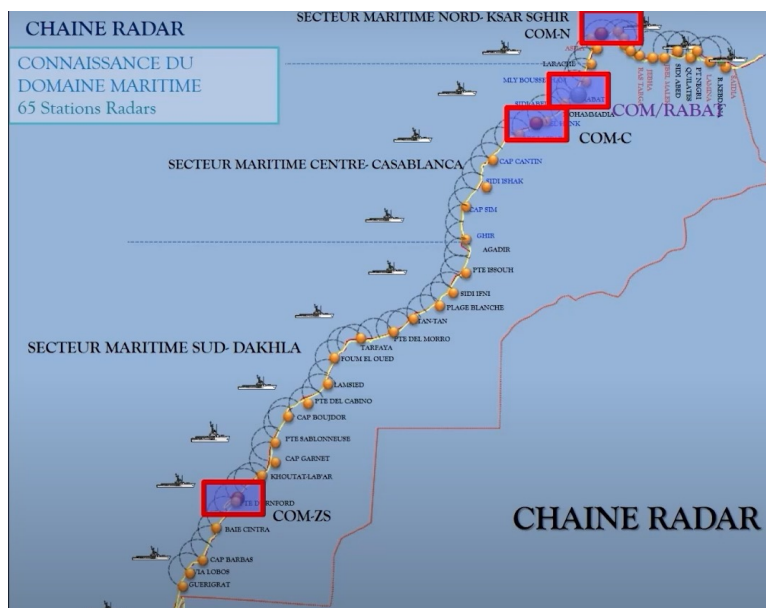


Source : Colloque « Les enjeux stratégiques des espaces maritimes de l'Afrique atlantique »⁴⁵³, 23 mai 2024

⁴⁵³ Présentation du Colonel/Major, représentant de la Marine Royale, au Colloque « Les enjeux stratégiques des espaces maritimes de l'Afrique atlantique. Session 2 : Enjeux de sécurité », organisé le 23 mai 2024, par l'OCP Policy Center for the new South, sur YouTube, lien <https://youtu.be/1exrBd8SW7Q?si=ZyCBV3ThIH5xbjK>

Pour la surveillance à partir de la côte, une chaîne de sémaphores optronique avec 65 stations radars, permet de couvrir l'ensemble de l'espace maritime immédiat du littoral marocain :

Figure 41 : DMA rapproché du littoral marocain



Source : Colloque « Les enjeux stratégiques ... »⁴⁵⁴, 23 mai 2024

Au-delà de cette veille « à terre », la couverture optronique n'a de sens que si elle se prolonge par une présence permanente et une capacité d'intervention au plus près des goulots d'étranglement. Pour transformer l'information en action — contrôle, escorte, interception, secours — le Maroc s'est doté d'un point d'appui de haute disponibilité à l'entrée ouest-méditerranéenne : la base navale de Ksar Sghir, véritable pivot opérationnel du détroit et relais naturel du dispositif de surveillance côtière.

10.3.2. La base navale de Ksar Sghir : ancrage stratégique au détroit de Gibraltar

L'édification de la base navale de Ksar Sghir et sa montée en puissance traduit l'ambition du Maroc de renforcer son ancrage stratégique sur le détroit de Gibraltar et d'assurer la protection des routes maritimes de la Méditerranée occidentale.

⁴⁵⁴ Colloque « Les enjeux stratégiques des espaces maritimes de l'Afrique atlantique... », ...OCP PCNS, op. Cit. 23/03/2025

La base navale de Ksar Sghir, est en voie d'achèvement opérationnel. Située sur le Détroit de Gibraltar, elle symbolise la volonté du Maroc de renforcer sa posture stratégique dans cette zone névralgique. Destinée à accueillir des unités majeures telles que la FREMM (Frégate Multimissions) et les frégates Sigma (Ship Integrated Geometrical Modularity Approach)⁴⁵⁵, ainsi que l'École de plongée de la Marine royale, elle vise à consolider l'équilibre naval dans les eaux du nord du pays⁴⁵⁶.

Le positionnement stratégique de la base navale de Ksar Sghir vise dans l'imédiat à en faire un pilier central du dispositif de la Marine royale pour la surveillance, le contrôle et la sécurité de navigation et sûreté maritime dans le détroit de Gibraltar. Cette posture stratégique renforcera ainsi la stature du Maroc pour faire contrepoids à l'hégémonie maritime espagnole dans les eaux sud du Détroit et pour contrer les velléités d'ingérences malveillantes de puissances du voisinage immédiat ou lointain en Méditerranée ; c'est le cas de l'Iran qui n'hésite jamais à étendre ses tentacules au-delà de ses eaux nationales, en s'appuyant sur des proxies. Cette influence s'est déjà manifestée avec les Houtis à la rentrée de la mer Rouge au niveau de Bab El Mandab, ou en Méditerranée orientale, aux côtés de Hezbollah au Liban avant le cessez-le-feu fin 2024 avec Israël et le changement de régime en Syrie le 08 décembre 2024. Les conséquences ont affaibli le régime de notre voisin de l'Est enhardi par ses relations avec les Mollahs qui a souvent menacé de bloquer le détroit de Gibraltar.

En effet, lors du conflit Israël-Hamas, l'Iran a menacé de bloquer le détroit de Gibraltar en réaction aux opérations israéliennes à Gaza. Bien que cette menace ait semblé peu crédible en raison de l'absence de présence militaire iranienne directe dans la région, un rapport du Washington Post⁴⁵⁷ lui confère aujourd'hui un poids nouveau. Il révèle que Téhéran cherche à étendre son influence en Afrique du Nord via le soutien au Front Polisario, mouvement basé en Algérie. Sans verser dans l'alarmisme excessif, cette menace soulève des inquiétudes quant à la stabilité régionale et à la sécurité de cette voie maritime stratégique reliant l'Atlantique à la Méditerranée.

Sur les Moyen et long termes, le Royaume pourrait offrir des facilités de relâche à ses partenaires alliés, notamment grâce à des infrastructures navales modernisées, capables d'accueillir des forces stratégiques comme celles des

455 De construction néerlandaise, leur conception modulaire, permet d'adapter facilement chaque navire aux besoins spécifiques d'un pays client (en termes d'armement, de capteurs, de missions, etc.)

456 Ziad Alami : « Ksar Sghir: la 5^{ème} base navale marocaine, enfin, opérationnelle », Le360, 04/3/2017, disponible sur <https://fr.le360.ma/politique/ksar-sghir-la-5eme-base-navale-marocaine-enfin-operationnelle-110077/>.

457 Cité par Adnews : « L'Iran et le Polisario: une menace sur le détroit de Gibraltar », 19 avril 2025, disponible sur le site de NEWSMADA <https://newsmada.com/2025/04/19/liran-et-le-polisario-une-menace-sur-le-detroit-de-gibraltar/>.

États-Unis⁴⁵⁸. Cela ne constitue pas pour autant une alternative directe à la base de Rota, dont le renouvellement de l'accord bilatéral reste à ce jour l'option privilégiée par Washington⁴⁵⁹. Toutefois, dans une perspective de plus long terme, ces installations pourraient également accueillir d'autres puissances comme la Russie, qui cherchent des points d'ancrage en Méditerranée après la fermeture d'escales comme Ceuta ou Oran en 2017⁴⁶⁰.

En ce sens, le Maroc s'inscrit dans une dynamique de projection régionale, alliant dissuasion, attractivité sécuritaire et diplomatie de défense. Ksar Sghir devient ainsi une pièce maîtresse d'un dispositif plus large de bases dans le nord (Guercif, Taourirt, Jebel Laroui), articulé autour d'une doctrine d'autonomie stratégique et de diversification des partenariats militaires.

En somme, la consolidation des points d'appui au nord n'est qu'un préalable pour couvrir l'ensemble du territoire et pour transformer cet avantage positionnel en supériorité durable.

10.3.3. Enjeux vers l'autonomie capacitaire

Il faut passer d'une logique de sites à une architecture de capacités intégrées (capteurs, commandement, projection, soutien industriel). Ce socle territorial et partenarial ouvre la voie à une trajectoire de long terme. Il s'agit de bâtir une force intégrée mer-air-terre-cyber, adossée à un budget Défense 2025 d'environ 13 milliards d'euros (partiellement levés sur les marchés), et à une base industrielle locale (munitions, blindés, drones navals). Objectif : accroître l'autonomie stratégique, peser régionalement et réduire la dépendance aux grands fournisseurs.

Selon Global Firepower 2023, le Maroc se classe 61^e (25^e pour la composante navale). Avec 121 unités – dont 6 frégates, 1 corvette et 18 patrouilleurs hauturiers, la Marine Royale a franchi un cap d'une Marine qui était chargée presque exclusivement des patrouilles côtières puis de haute mer, de police maritime (police de pêche, lutte contre l'immigration clandestine et les crimes maritimes, etc.) et de soutien logistique aux Unités terrestres en Zone Sud, pour passer vers une Marine de défense du Domaine maritime (Blue Navy), grâce à sa nouvelle dimension aéronavale.

458 Mohamed Jaouad EL KANABI : « Ksar Sghir base militaire américaine en devenir », Hespess, 07 juillet 2020, disponible sur <https://fr.hespess.com/154851-ksar-sghir-base-militaire-americaine-en-devenir.html>

459 Abdelhakim Yamani : « The Rota Base in Morocco: The Impossible Transfer », Horizons Geopolitical Institute, April 28, 2025, Available on [https://horizons.ma/the-ro](https://horizons.ma/the-ro-the-rota-base-in-morocco-the-impossible-transfer/) The Rota Base in Morocco: The Impossible Transfer

460 Le Journal de Tanger : « La nouvelle base Navale de Ksar Sghir Prête à l'inauguration », 13/03/2017, disponible sur <https://www.lejournaldetanger.com/la-nouvelle-base-navale-de-ksar-sghir-prete-a-linauguration>, en se référant à FAR-Maroc www.far-maroc.ma.

Sa montée en Puissance qualitative s'est consolidée par l'acquisition de la frégate FREMM « Mohammed VI » (défense AA Aster-15, Exocet MM40, torpilles MU-90, canon 76/62). L'hélicoptère lui donne une dimension aérienne de grande valeur opérationnelle. Mais comme les missiles de croisière SCALP de longue portée ne sont pas exportables, FREMM est privée d'une capacité de frappe > 400 km. Quant aux deux « Floréal » — plus proches de patrouilleurs OPV (Offshore Patrol Vessel)⁴⁶¹ — restent limitées quand il s'agit du combat de haute mer. Les trois frégates SIGMA (radar moderne, MICA VL, Exocet, torpilles A244, hangar hélico) apportent agilité et polyvalence mais pâtissent de l'absence d'hélicoptères embarqués pour l'ASM et d'un nombre restreint de missiles AA, ce qui les expose aux saturations. Globalement, la flotte de combat demeure quantitativement réduite (≈ 6 frégates) et la marine ne dispose pas encore de sous-marins, à la différence de voisins mieux dotés⁴⁶².

Entretemps beaucoup d'eau a coulé sous les ponts depuis lors. Sous l'effet de l'impulsion royale et des mutations dans l'environnement géostratégique régional, le rattrapage qui s'avère nécessaire, s'accélère et la Marine est en voie de retrouver la place qu'elle mérite.

Pour combler ces lacunes, Rabat accélère la modernisation : réception d'hélicoptères Bell 412 EP configurés anti-sous-marins, négociations passées autour de drones MALE maritimes MQ-9B SeaGuardian, contrat confirmé pour un OPV Navantia Avante 1800 (financement Santander), rumeurs d'intérêt pour deux FREMM supplémentaires, et projet d'acquérir deux avions de patrouille maritime (MPA) dédiés ASM/ISR/SAR.

Certes, la Marine royale dispose d'un outil moderne, mais demeure privée d'un seuil de capacité critique : la furtivité sous-marine. Pour assurer une présence continue, un format minimal de 2 à 3 sous-marins est généralement requis, permettant l'alternance opérations/maintenance/entraînement et une veille permanente en mer.

L'acquisition des sous-marins est à l'ordre du jour, ce qui améliorera certainement la puissance capacitaire de la Marine Royale. Il n'y a que l'embarras du choix du fournisseur. Entre les offres en lice, la France met en avant ses Scorène—sous-marins diesel-électriques furtifs déjà opérés par le Chili, le Brésil et l'Inde—optimisés pour le renseignement, la défense côtière et l'attaque, ca-

⁴⁶¹ En français patrouilleur hauturier

⁴⁶² Selon une étude effectuée par le Groupe d'études en sécurité internationale (GESI), réalisé sur l'armée marocaine, par Josep BAQUES, Pr. à l'Université de Barcelone, cité par Samir El OUARDIGHI dans un article intitulé « Forces et Faiblesses de la marine royale selon un centre d'études espagnoles », dans media24.com, le 21 mars 2018, lien <https://www.medias24.com/2018/03/21/forces-et-faiblesses-de-la-marine-royale-selon-un-centre-detudes-espagnoles/>

pables d'emporter jusqu'à 18 armes (torpilles, missiles, mines), avec à la clé une proposition de chaîne d'assemblage à Casablanca et transfert de savoir-faire. L'Allemagne, via TKMS, oppose le Dolphin AIP (≈2 050 t, propulsion à piles à combustible pour de longues immersions) et le HDW 209/1400mod, plus ancien mais très éprouvé, misant sur discrétion, fiabilité et bon rapport qualité-prix—un atout alors que Rabat surveille ses coûts. D'autres pistes existent, plus ambivalentes : l'Amur 1650 russe, proposition relancée mais issue d'un programme resté inachevé, ou des unités d'occasion d'origine allemande proposées par le Brésil ou la Grèce, moins onéreuses mais plus risquées en maintenance, performances et compatibilité. Au final, le Maroc doit arbitrer entre capacités, transfert industriel, soutenabilité financière et cohérence d'ensemble de sa flotte⁴⁶³.

Conclusion : la Marine royale a réussi un saut technologique (FREMM, SIGMA modernisées, hélicos ASM à venir) et renforce son interopérabilité, mais elle doit encore renforcer son ordre de bataille (moyens AA, hélicos embarqués, MPA- Maritime Patrol Aircraft⁴⁶⁴, et sous-marins) pour passer d'une marine majoritairement de sûreté à une véritable capacité de dissuasion et de contrôle en haute mer, au service de la protection des approches, des flux, et des activités offshore.

Pour franchir ce palier, l'effort capacitaire n'est pas une fin en soi : il doit se convertir en influence et en sécurité partagée. Plus la veille, l'intervention et la dissuasion gagnent en crédibilité, plus s'ouvrent des marges pour structurer des coalitions, négocier des standards et sécuriser des corridors. D'où le glissement de la seule diplomatie navale (présence, exercices, escales, interopérabilité) vers une diplomatie maritime plus large, qui articule la quasi-totalité du domaine maritime. Cadre dans lequel s'inscrit le titre suivant.

463 Cf. H24info, cité par Said LARIBI, dans un article en ligne : « La France propose un deal historique au Maroc : des sous-marins sur mesure et un chantier naval clé en main à Casablanca », Forum Militaire, publié le 15/09/2025, lien La France propose un deal historique au Maroc des sous-marins sur mesure et un chantier naval clé en main à Casablanca.

464 MPA (Avion de Patrouille Maritime) : appareils dédiés à la surveillance maritime, la lutte anti-sous-marine et anti-surface, le renseignement/ISR et le SAR (recherche-sauvetage).

11. De la Diplomatie Navale à la Diplomatie Maritime

Dans cette perspective, la sécurité maritime devient un système articulant surveillance, diplomatie navale, interopérabilité, et développement des capacités nationales. La diplomatie navale marocaine s'inscrit ainsi dans une logique de coopération Sud-Nord et Sud-Sud, en harmonie avec les stratégies OTAN et les intérêts africains. Dans le contexte actuel, la diplomatie navale s'affirme comme une composante essentielle de la stratégie maritime du Maroc. Elle se manifeste par une présence navale dans les zones d'intérêt, des escales protocolaires, des participations aux exercices multilatéraux, et des actions de coopération sécuritaire et humanitaire. Elle traduit la capacité du Royaume à dialoguer, rassurer ou dissuader sans recourir à la force. En projetant ses bâtiments dans les espaces sensibles ou partenaires, la Marine Royale soutient l'action extérieure de l'État, promeut la stabilité régionale et renforce son image de puissance responsable. Cette diplomatie est également un vecteur d'interopérabilité, de formation croisée et de création de réseaux de confiance. Elle s'aligne ainsi comme un lieu de dialogue stratégique et de Soft power.

Dans cette architecture régionale de sécurité maritime, le Maroc compte jouer un rôle central. Grâce à sa position géostratégique au carrefour de l'Atlantique et de la Méditerranée, le Royaume dispose d'un potentiel logistique, portuaire (notamment grâce à Tanger Med⁴⁶⁵) et naval considérable, lui permettant d'assurer à la fois le contrôle des flux, la sécurité des corridors maritimes et la coopération interétatique. Son engagement dans des exercices navals conjoints — tels que le tout récent Sea Border 2025 au large de Toulon, co-organisé par le Maroc et la France du 10 au 20 juin 2025 avec le huit pays du 5+5 Défense⁴⁶⁶ — ou les manœuvres annuelles African Lion, avec les États-Unis et des partenaires africains, couvrant à la fois la Méditerranée et l'Atlantique Africain, en présence d'autres observateurs d'autres Organisation, ce qui dénote de la centralité géostratégique du Maroc, témoigne de son intégration au dispositif de surveillance, de formation et de coordination navale. Ce partenariat s'appuie aussi sur des accords de sécurité, comme le Container Security Initiative⁴⁶⁷ signé récemment avec

465 Alexandre AUBLANC : « Commerce maritime : au Maroc, le port Tanger Med assoit sa domination en Méditerranée », Le Monde en ligne, du 17 mai 2024, consulté le 21 juin 2025. Dans cet article on peut lire un résumé qui reflète une certaine réalité : « Classé dans le top 20 mondial des ports à conteneurs [19^e selon le classement annuel du cabinet français Alphaliner], Tanger Med profite de la crise en mer Rouge... ».

466 khaoula NAJI : « Le Maroc et la France renforcent leur coopération navale lors de l'exercice Sea Border 25 à Toulon », Walaw en ligne https://fr.walaw.press/country/cate_blanchett/MQSLW/articles/le_maroc_et_la_france_renforcent_leur_cooperation_navale_lors_de_l_exercice_sea_border_25_a_toulon/GMSPGRGLPGFS, le 11 juin 2025. Du 10 au 20 juin 2025, le Maroc et la France pilotent conjointement l'exercice naval multinational Sea Border 25, depuis le port militaire de Toulon. Cet entraînement, organisé dans le cadre du dialogue 5+5 Défense, réunit huit pays riverains de la Méditerranée occidentale : le Maroc, l'Espagne, la France, l'Italie, la Libye, Malte, la Mauritanie et la Tunisie.

467 A noter que cette initiative ne passe pas par les Résolutions de l'OMI en termes de sécurité maritimes, mais concerne les modalités d'accès bilatérales, sans lesquelles il serait interdit de fréquenter les ports des États-Unis.

les États-Unis, qui positionne Tanger Med et Casablanca parmi les ports les plus sûrs de la Méditerranée⁴⁶⁸ et accélèrera le grands flux d'échanges maritimes entre les deux façades de l'Atlantique grâce aux passages par les ports américains.

En outre, le Maroc renforce son rôle dans les forums régionaux (NATO Mediterranean Dialogue, CeCLAD-M pour la lutte contre le trafic de drogue) et développe une diplomatie maritime active axée sur la transition énergétique bleue et la gouvernance environnementale, consolidant ainsi sa légitimité à contribuer à l'équilibre entre développement durable, sécurité et souveraineté dans l'espace méditerranéen.

Cette diplomatie maritime s'inscrit dans une logique plus large de projection de souveraineté. Dans un espace frontalier hybride où les souverainetés s'entrecroisent, le Maroc cherche à réaffirmer sa centralité géopolitique et côtière, notamment à travers ses Initiatives en Atlantique.

11.1. Rôle de la diplomatie navale dans le raffermissement des liens de coopération

Dans cette perspective, la sécurité maritime devient un système articulant surveillance, diplomatie navale, interopérabilité, et développement des capacités nationales. La diplomatie navale marocaine s'inscrit ainsi dans une logique de coopération Sud-Nord et Sud-Sud, en harmonie avec les stratégies OTAN, les alliés traditionnels en conformité avec les intérêts africains.

Les missions navales modernes incluent désormais des dimensions civiles, humanitaires, environnementales et économiques. La Marine Royale marocaine s'illustre par sa polyvalence : surveillance des ZEE, lutte contre les flux migratoires, sauvetage en mer, opérations contre la pêche illégale, appui logistique et participation aux opérations multilatérales. Stavridis insiste sur ces fonctions modernes : les marines sont devenues des instruments diplomatiques et sécuritaires de premier plan, au service de la stabilité régionale.

En se dotant d'une vision stratégique claire et d'un arsenal technologique croissant, le Maroc affirme une posture de puissance maritime régionale, crédible et proactive, s'inscrivant dans les réseaux de sécurité coopérative transméditerranéens et atlantiques.

468 U.S. Customs and Border Protection : « U.S., Morocco sign new Container Security Initiative », sur site en ligne <https://www.cbp.gov/newsroom/national-media-release/us-morocco-sign-new-container-security-initiative>, publié le 17 juin 2025, consulté le 21/06/2025.

Conscient des mutations en cours, le Maroc investit dans la modernisation de ses moyens navals, la formation des équipages et la coopération interarmées. Mais comme la stratégie maritime repose aussi sur un facteur humain : celui des marins, du commandement, de la résilience et du leadership en mer, la diplomatie de défense marocaine constitue un atout décisif dans ce domaine.

La confrontation entre la pensée stratégique classique, la vision contemporaine et la réalité géopolitique du Maroc permet de redéfinir la stratégie navale comme un outil d'influence, de défense et de coopération. Dans un espace maritime globalisé, le Maroc s'affirme comme un acteur pivot, articulant sa posture entre la Méditerranée occidentale, l'Europe du Sud, l'Atlantique et l'Afrique. La mer devient ainsi un levier d'autonomie stratégique, de rayonnement régional et de stabilité partagée dans un environnement à risques. La puissance maritime marocaine, à travers la sécurité intégrée, se conçoit désormais comme un système global, flexible, résilient et interconnecté.

Concrètement, les pays participants s'engagent à échanger des renseignements rapidement sur tout navire ou avion suspect et à procéder à des interceptions dans le respect du droit international.

Coopérations régionales contre les menaces – De nombreuses menaces maritimes sont traitées via des cadres régionaux appuyés par les instances internationales. En Méditerranée, l'UE a coordonné avec l'OTAN et la mission Sophia (2015-2020) un effort sans précédent contre les passeurs de migrants, détruisant plus de 500 embarcations de trafiquants et sauvant des milliers de vies. En dehors de l'OMI, dont le rôle normatif reste central, une galaxie d'organisations et d'initiatives internationales contribuent concrètement à la sécurité et la sûreté maritimes.

La coopération multilatérale est un fil conducteur de toutes ces initiatives, car aucun État n'est en mesure, seul, de répondre à l'ensemble des risques en mer. C'est pourquoi l'ONU encourage activement les partenariats internationaux, que ce soit via des résolutions du Conseil de sécurité appelant à l'action concertée (par ex. Golfe de Guinée, ou via l'appui technique de l'ONUSD et d'INTERPOL sur le terrain. À l'avenir, le renforcement de la conscience du domaine maritime (MDA – Maritime Domain Awareness) à l'échelle globale, l'échange en temps réel de renseignements et l'entraînement commun des forces seront déterminants pour garder une longueur d'avance sur les menaces.

11.2. La Diplomatie navale : archétype du « Smart Sea Power »

La diplomatie navale constitue un instrument essentiel de la politique étrangère, permettant, dans le sens classique du terme, d'agir sans recourir directement à la guerre. L'espace maritime étant un théâtre privilégié de gestion de crises internationales, les États préférant y canaliser les tensions pour éviter l'irréversibilité des affrontements terrestres. Cette préférence stratégique s'explique par la flexibilité opérationnelle qu'offre le milieu marin : il permet à un État de tester les capacités et la résolution d'un adversaire tout en conservant la possibilité de se retirer sans perte de prestige. Comme le soulignait l'Amiral M. Duval, « l'intérêt de prépositionner des forces militaires dans les parages des crises éventuelles⁴⁶⁹ » réside précisément dans leur valeur dissuasive et préventive.

A cet effet, le déploiement naval a toujours accompagné les événements mouvementés politiques, servant de moyens de tester les capacités de réaction et de modération des tensions. L'une de ses manifestations les plus subtiles réside dans la capacité à faire évoluer un bâtiment militaire à proximité des eaux territoriales d'une puissance adverse, une sorte de démonstration de Force/Puissance, délivrant un message stratégique sans toutefois franchir le seuil du casus belli, ce qui n'est nullement possible dans la gestion des crises terrestres.

Elle se traduit par un large éventail d'opérations hors guerre (OHG) : déploiements préventifs, coercition par la menace ou l'usage limité de la force, opérations d'interception maritime pour appliquer des sanctions, missions de soutien à la paix, évacuation de non-combattants, ou encore coopération civilo-militaire. Ces actions visent toujours à prévenir l'escalade des crises, rétablir la paix ou contribuer à sa consolidation⁴⁷⁰.

La diplomatie navale, dont le principe fut résumé par l'adage selon lequel « le navire de guerre est le meilleur des ambassadeurs »⁴⁷¹, possède une dimension historique marquée par la coercition. Cette pratique, théorisée par James CABLE sous le nom de « diplomatie de la canonnière » (Gunboat Diplomacy), consiste en « l'utilisation ou la menace d'utilisation d'une force navale limitée⁴⁷² » pour obtenir un avantage sans déclencher une guerre ouverte⁴⁷³. La force navale limitée devient alors effective si elle instaure un fait accompli auquel

469 Marcel DUVAL, « Les crises du Golfe vues de la mer », in Défense Nationale, Décembre 1991 p. 70.

470 George BAER : « One Hundred Years of Sea Power », The US Navy, 1890-1990. Stanford, Stanford University Press, 1993, p. 1, cité dans Haydon, « Sea Power and Maritime Strategy in the 21st Century », p. 36

471 Hervé COUTAU-BEGARIE : « À quoi sert une marine ? », dans Stratégique 2015/2 (N° 109), pages 11 à 18

472 James CABLE « Gun boat Diplomaty, 1919-1979 », Londres, Macmillan, 1981, p. 39.

473 George BAER : « One Hundred Years of Sea Power », The US Navy, 1890-1990. Stanford, Stanford University Press, 1993, p. 1, cité dans Haydon, « Sea Power and Maritime Strategy in the 21st Century », p. 36

la victime ne peut résister, ne lui laissant le choix qu'entre le consentement et l'escalade⁴⁷⁴.

La diplomatie navale moderne a dépassé la logique de coercition pour devenir un instrument stratégique multidimensionnel. Elle associe désormais le smart power, conciliant le soft power (missions humanitaires, politiques et multilatérales) avec une utilisation symbolique de la force (présence dissuasive, manœuvres conjointes). La flotte sert ainsi d'outil flexible de persuasion et d'influence, en position de force, jouant un rôle central dans la gestion des crises internationales et la réalisation des objectifs politiques étatiques.

En pratique, la diplomatie navale marocaine illustre une stratégie d'«équilibre géopolitique», à la croisée de l'Atlantique et de la Méditerranée, parfois bien au-delà. Elle mobilise la flotte comme vecteur de crédibilité, de dissuasion et de coopération, tout en inscrivant son action dans des partenariats différenciés : avec l'Europe pour sécuriser l'espace méditerranéen, avec l'Afrique pour stabiliser le golfe de Guinée, et avec les États-Unis pour consolider son statut d'allié stratégique. Cette articulation lui permet de consolider son statut de pivot sécuritaire à l'interface Atlantique-Méditerranée, tout en inscrivant sa politique maritime dans une grande stratégie de sécurité globale.

La diplomatie navale marocaine connaît une mutation stratégique profonde, dépassant son ancrage régional traditionnel pour s'insérer dans des architectures de sécurité multinationales. Des exercices conjoints sont effectués soit régulièrement, soit à l'occasion de passages ponctuels (dits passex) ne se limitent pas à une simple démonstration de force ; ils structurent un réseau d'interopérabilité et d'influence qui place le Maroc comme acteur incontournable de la sécurité maritime régionale et intercontinentale.

Cette évolution, illustrée par sa participation historique à l'exercice UNITAS 2025 (du 15 septembre au 06 octobre 2025), révèle une ambition stratégique visant à positionner le Royaume comme un partenaire incontournable dans la gouvernance maritime mondiale. L'analyse de cette participation, coïncidant avec des exercices Chebec avec la France, dévoile les contours d'une diplomatie navale marocaine résolument tournée vers l'affirmation d'un «smart power» maritime, en direction de ses liens traditionnels.

474 James CABLE, « L'avenir de la diplomatie navale », in Revue "Stratégique" N° 48- 4^{ème} trimestre / 1990, Fondation des Études de Défense Nationale (FEDN), pp. 59-77.

11.2.1. Coopération soutenue avec l'OTAN

Le Maroc est membre du Dialogue méditerranéen de l'OTAN depuis 1995, un cadre qui dépasse la simple coopération technique pour s'inscrire dans une véritable logique géostratégique. Situé à la jonction de l'Atlantique et de la Méditerranée, à proximité immédiate du détroit de Gibraltar, le Royaume occupe une position clé dans la surveillance des voies maritimes vitales reliant l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient. Dans ce contexte, sa participation à des exercices conjoints avec le Standing NATO Maritime Group 2 (SNMG2) prend une dimension stratégique particulière : elle contribue à renforcer l'interopérabilité, à sécuriser les routes maritimes et à ancrer le Maroc comme un pivot stabilisateur au sud de la Méditerranée occidentale.

Ces engagements s'articulent aussi avec l'opération Sea Guardian, héritière de l'opération Active Endeavour, qui vise à lutter contre le terrorisme, les trafics et les menaces hybrides en Méditerranée. La coopération navale de Rabat avec l'OTAN, illustrée par des exercices de passage et des manœuvres intégrées comme celles de 2010 avec la frégate Mohammed V, traduit ainsi une double ambition : consolider sa diplomatie de défense tout en s'alignant sur les standards sécuritaires de l'Alliance. Elle permet au Maroc de projeter son rôle d'acteur fiable et incontournable dans la gouvernance sécuritaire de l'espace atlantico-méditerranéen, au moment où la compétition stratégique et les menaces transnationales redéfinissent les équilibres régionaux.

11.2.2. Sea Border au sein de « l'initiative 5+5 Défense »

La co-direction par la France et le Maroc de l'exercice Sea Border 25 traduit l'ancrage euro-méditerranéen du Royaume, dans le cadre de la sécurité collective méditerranéenne. Cet exercice mobilisant huit pays riverains illustre une logique d'interopérabilité euro-africaine de l'initiative « l'initiative 5+5 Défense »⁴⁷⁵, où le Maroc agit comme pont stratégique entre l'Europe du Sud et le flanc africain de la Méditerranée. Cela conforte son rôle de pivot sécuritaire au sud de l'OTAN, sans être membre formel de l'Alliance. Au sein de cette architecture multilatérale, la France apparaît comme un partenaire privilégié.

475 Issus du Dialogue 5+5, instauré officiellement en 1990, « l'Initiative 5+5 Défense » qui comprend 5 pays riverains de la Méditerranée occidentale: France, Italie, Malte, Portugal et Espagne (rive Nord), et 5 pays (rive Sud) : Algérie, Libye, Mauritanie, Maroc et Tunisie n'a été officiellement lancée qu'en décembre 2004. Elle incarne la volonté des pays des deux rives de la Méditerranée occidentale de dépasser les blocages politiques pour construire une coopération de défense concrète. La Déclaration d'Intentions signée à Paris a établi un cadre de travail privilégiant les actions pratiques et le développement de l'interopérabilité pour faire face à des préoccupations sécuritaires communes. Cf. <https://www.5plus5defenceinitiative.org/fr>.

11.2.3. Stabilité des relations avec la France

Cette dynamique de coopération régionale trouve un prolongement naturel et renforcé dans le cadre bilatéral, notamment avec la France, comme en témoignent les manœuvres bilatérales effectuées régulièrement avec la France, ce qui consolide davantage une relation stratégique de confiance entre Rabat et Paris. Elles visent autant la lutte contre les réseaux criminels (trafics et migrations clandestines) que la construction d'une posture commune face aux menaces hybrides en Méditerranée. Ces exercices permettent au Maroc de partager son expertise en surveillance et de bénéficier du transfert de savoir-faire naval français, tout en renforçant son statut de partenaire clé de l'UE dans la gestion de la frontière sud.

En plus d'autres activités dans le domaine opérationnel naval, cette relation est matérialisée tout particulièrement par les exercices Chebec, qui constituent la pierre angulaire de la posture maritime régionale du Maroc. Démarrés en 1994, ces exercices annuels en Méditerranée occidentale ont régulièrement renforcé l'interopérabilité entre les deux marines. L'édition 2024 a marqué un tournant significatif avec la première participation d'un sous-marin nucléaire d'attaque français, démontrant le niveau de confiance atteint et la volonté commune d'approfondir les capacités de lutte anti-sous-marine. Pour le Maroc, l'intérêt va au-delà du symbolique : le renforcement des capacités de lutte anti-sous-marine répond directement à l'évolution du rapport de forces régional, en particulier face à une Algérie qui a consolidé sa flotte sous-marine.

Cette coopération bilatérale s'inscrit dans le cadre plus large du partenariat stratégique franco-marocain, récemment consolidé par la reconnaissance par la France de la marocanité du Sahara. Dans la continuité de la Commission militaire mixte et de la visite d'État du président Macron, il traduit la profondeur d'un partenariat stratégique bilatéral qui combine entraînement, diplomatie navale et convergence sécuritaire dans une zone hautement mouvementée.

11.2.4. Relations fructueuses avec l'US Navy et AFRICOM

D'ailleurs, la simultanéité des engagements du Maroc - entre exercices Chebec en Méditerranée et participation à UNITAS dans l'Atlantique - révèle cette vision stratégique cohérente, conférant au Royaume comme le seul État arabe et africain participant à cet exercice, une posture internationale particulière. Les enjeux couverts par ces exercices - lutte contre la piraterie, sécurisation des routes commerciales, protection des infrastructures critiques, réponse aux menaces

hybrides - correspondent directement aux défis de sécurité que le Maroc doit relever dans son environnement régional. La maîtrise de ces domaines devient un élément clé de sa souveraineté et de son influence. Cette position le place comme un partenaire incontournable dans l'architecture de sécurité maritime émergente, où sa stabilité et ses capacités influencent directement l'équilibre sécuritaire de sa région et au-delà⁴⁷⁶. L'intégration de volets maritimes dans l'African Lion et la participation à l'exercice UNITAS ancrent le Maroc dans des dynamiques interopérables transatlantiques, créant des synergies entre ses engagements au sud et ses partenariats au nord, lui permettant de s'intégrer dans des coalitions intercontinentales et de projeter son influence au-delà de son voisinage immédiat.

L'African Lion est le plus grand exercice militaire annuel en Afrique⁴⁷⁷. En 2025, il a rassemblé plus de 10 000 participants de plus de 40 pays, avec le Maroc comme hôte principal. Cet exercice, qui est le « plus important commandé par les États-Unis en Afrique », illustre le partenariat de défense robuste et ancien entre les deux nations. Il s'agit d'un exercice interarmées qui couvre les domaines terrestre, aérien, maritime, spatial et cyber, visant à renforcer l'interopérabilité entre les forces⁴⁷⁸.

Le Maroc participe régulièrement à l'exercice multinational Phoenix Express, organisé par l'US Africa Command et la Sixième flotte américaine, qui vise à renforcer la coopération sécuritaire en Méditerranée. À travers cet engagement, la Marine royale marocaine contribue aux entraînements conjoints de surveillance maritime, d'interdiction d'activités illicites et de coordination interarmées, aux côtés de plusieurs pays nord-africains et européens. Le Royaume a d'ailleurs accueilli certaines phases de l'exercice, comme à Casablanca en 2019, et continue de déployer ses unités navales, dont la frégate Sultan Moulay Ismail, dans les

476 Zaina Jnina, « UNITAS 2025 : Le Maroc rejoint le plus grand exercice naval multinational », Hespress, 18 août 2025, UNITAS 2025 : le Maroc rejoint le plus grand exercice naval.

477 Lancé en 2004 en tant qu'initiative de formation bilatérale entre les États-Unis et le Maroc, co-organisé par le Commandement américain pour l'Afrique (USAFRICOM) et les Forces Armées Royales marocaines (FAR), l'exercice militaire African Lion visait initialement à renforcer la coopération militaire, améliorer l'interopérabilité et soutenir la sécurité régionale, se limitant à des exercices de poste de commandement et des manœuvres tactiques. Aujourd'hui, African Lion 25 s'est considérablement développé en ampleur et en complexité : il est devenu le plus grand exercice annuel d'envergure de l'U.S. Africa Command, organisé au Maroc, au Ghana, au Sénégal et en Tunisie. Cet exercice conjoint, interarmées, multi-composantes et multinational réunit plus de 10 000 participants de plus de vingt nations, dont des contingents de l'OTAN. Il vise à consolider l'interopérabilité entre les participants et à renforcer leur aptitude à répondre aux crises et contingences en Afrique et dans le monde. Le programme, intégrant des opérations terrestres, aériennes, maritimes et dans le cyberspace, comprend notamment exercice de poste de commandement, des entraînements sur le terrain, des démonstrations de tir réel, ainsi que des événements d'assistance humanitaire civile. Les missions humanitaires incluent des soins médicaux, dentaires, vétérinaires et des échanges au Maroc, au Ghana et au Sénégal Cf. site <https://www.europeafrica.army.mil/What-We-Do/Exercises/African-Lion/>, plus Wikipedia consultés le 21.6.25.

478 Adil FAOUZI : « African Lion 25 : US Officials Exalt Morocco's Cornerstone Partnership », MWN (Morocco World News), May, 14, 2025, available at <https://www.moroccoworldnews.com/2025/05/200176/african-lion-25-us-officials-exalt-moroccos-cornerstone-partnership/>

éditions les plus récentes telles que Phoenix Express 2024. Cette participation traduit l'implication marocaine dans la stabilité régionale et son rôle actif dans la sécurité des voies maritimes méditerranéennes.

Dans la même logique de coopération bilatérale avec Washington, le Maroc prend part aux exercices Handshake (Atlas Handshake ou Lightning Handshake), centrés sur l'interopérabilité entre la Marine royale et l'US Navy. Ces manœuvres, menées au large des côtes marocaines, associent également l'Armée de l'air marocaine et couvrent des domaines variés comme les opérations de surface, la lutte anti-sous-marine ou encore le soutien aérien. Depuis plusieurs années, elles renforcent la coordination tactique entre les deux marines, comme en témoignent les éditions menées avec des groupes aéronavals américains (USS Dwight D. Eisenhower, USS Harry S. Truman). À travers Handshake, le Maroc consolide ainsi son partenariat stratégique avec les États-Unis, dans le prolongement de son engagement multilatéral au sein de Phoenix Express.

En Afrique, le Maroc est également un participant régulier à l'exercice Obangame Express, organisé chaque année dans le golfe de Guinée sous l'égide de l'US Africa Command et de la marine nigériane. Cet exercice, axé sur la lutte contre la piraterie, le trafic illicite et l'insécurité maritime en Afrique de l'Ouest, réunit les marines de plusieurs pays africains ainsi que des partenaires internationaux. La Marine royale marocaine y engage ses unités navales et ses équipages pour des entraînements de surveillance, d'arraisonnement et de coopération interopérable avec les marines riveraines. Par cette participation, le Maroc élargit son champ d'action sécuritaire au-delà de la Méditerranée et de l'Atlantique Nord, affirmant son rôle de contributeur majeur à la sûreté des espaces maritimes africains.

11.2.5. NEMO et sécurité du Golfe de Guinée

C'est précisément dans cette optique que le Royaume prend part au Grand African NEMO 2024 (GANo24), un exercice co-organisé par la Marine nationale française et l'Architecture de Yaoundé, qui a rassemblé 25 nations. La participation du Maroc à NEMO 2024 dans le golfe de Guinée consolide sa projection stratégique vers le flanc atlantique africain. Le Royaume ne se contente pas de sécuriser ses propres eaux : il contribue à la stabilité d'un espace vital pour les flux énergétiques mondiaux, en proie à la piraterie et aux trafics illicites. Ce déploiement traduit une volonté de s'ancrer comme acteur africain de la sécurité maritime, en cohérence avec la Charte de Lomé et la Stratégie africaine intégrée pour les mers et océans (2050). Il s'agit d'un investissement diplomatique et militaire qui confère au Maroc une légitimité africaine renforcée.

Si cet ancrage opérationnel dans les cadres de sécurité Atlantico-Euro-africains matérialise la stratégie marocaine, il n'en est que la partie visible. Il trouve sa pleine cohérence dans une doctrine diplomatique plus vaste et ancienne, qui fait de la mer un pilier de la politique étrangère du Royaume.

11.3. Diplomatie maritime levier de la souveraineté marocaine

En inscrivant son action dans le cadre de la Charte de Lomé et de la Stratégie AIM 2050, le Maroc démontre que sa sécurité maritime est indissociable de sa politique étrangère, confirmant que, comme l'atteste T. Garcin « Toute défense repose sur une politique étrangère. De fait, la défense n'est que le bras armé de la politique étrangère, la pointe de l'épée »⁴⁷⁹.

11.3.1. Constances et évolutions de la diplomatie maritime marocaine

Tout en s'adaptant aux contingences et évolutions géopolitiques régionales et mondiales, la politique étrangère marocaine a toujours gardé une certaine constance, conforme à ses intérêts suprêmes, bâtis autour du triptyque : valeurs islamiques, intégrité territoriale (terre-Air-mer), monarchie constitutionnelle, traduits dans sa doctrine d'action diplomatique tous azimuts. Le mérite de la nouvelle diplomatie marocaine en général, maritime en particulier, c'est l'élaboration d'une doctrine claire et sans ombrages. Nasser Bourita l'a si bien dit : « Le Maroc d'aujourd'hui n'est plus celui d'hier et désormais, tout pays qui s'affiche contre notre intégrité territoriale, est considéré comme étant ennemi et nous devons agir en conséquence »⁴⁸⁰. Ennemi du Maroc et cause nationale sont érigés en dogme. C'est devenu valable même avec nos alliés traditionnels.

Lors d'un séminaire organisé par l'IRES (Institut Royal des Etudes Stratégiques), le Ministre marocain des Affaires Etrangères, Nasser BOURITA, confirma la constance de la politique étrangère, même si, à notre humble avis, elle évolue en ligne brisée, à l'égard de la mer : « Hier encore, le Ministre de la mer était responsable des Affaires étrangères. Aujourd'hui, c'est le ministre des Affaires étrangères qui est responsable de la mer, du moins dans sa dimension politique et diplomatique internationale. C'est dire que Mer et diplomatie ont, toujours, formé un couple uni »⁴⁸¹.

479 Thierry GARCIN : « La défense européenne : une longue méprise ? » diploweb, 23 octobre 2022 en ligne

480 Mohamed Jaouad EL KANABI : « Madrid s'en remet aux Etats-Unis pour une médiation avec Rabat », <https://fr.hespress.com>, 23 juin 2021

481 Nasser BOURITA (MAE) : « Les enjeux géostratégiques des espaces maritimes », Actes de la rencontre internationale, organisée par l'Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES), à Rabat le 30 novembre 2015.

Cette symbiose n'est pas une innovation récente ; elle plonge ses racines dans l'histoire institutionnelle même du pays. Dès le XIXe siècle, cette vision était déjà incarnée dans les structures de l'État, comme en témoigne l'œuvre du Sultan Moulay Hassan Ier (1836-1894), qui se dota d'une organisation vizirienne dont le plus proche fut Ouazir el A3'dham, le Grand Vizir (1er ministre) ou «Essadr». Ce Grand Vizir fut assisté de : Ouazir AL BAHRI (ministre de la Mer), chargé des affaires étrangères et des relations commerciales, avec un Naïb à Tanger, Ouazir AL HARB, ministre de la guerre, Ouazir Ech-Chikayat, ministre de la justice, et Ouazir AL MALIA, ministre des Finances (et des ports)⁴⁸².

L'actuelle doctrine de diplomatie marocaine s'articule autour de trois angles complémentaires :

- L'angle de la conservation : c'est-à-dire la définition des espaces maritimes relevant de l'Etat et la sauvegarde de ses attributs dans ces espaces, conformément au Droit international (souveraineté, juridiction ou droits souverains) ;
- L'angle de l'optimisation : dans la manière de gérer l'extremum des fonctions étatiques, pour tirer avantage des atouts maritimes en les insérant au mieux dans l'engrenage des relations avec l'étranger (ressources halieutiques ; ressources d'hydrocarbures ; positionnement sur le détroit...).
- Enfin, la contribution à la gouvernance juridique et politique⁴⁸³.

11.3.2. Application du "package deal" dans la diplomatie marocaine

L'un des outils les plus concrets pour illustrer cette approche stratégique est l'application du « package deal. Le « linkage' »⁴⁸⁴ est une pratique couramment utilisée par la diplomatie marocaine. Elle fait partie des stratégies de négociation issue de la théorie des jeux. Cette approche permet de créer des liens entre différents dossiers et de trouver un terrain d'entente satisfaisant pour toutes les parties, même sur des aspects distincts. Le Maroc en est une parfaite illustration : le pays associe stratégiquement ses atouts halieutiques à ses impératifs de développement économique et social, sans jamais s'écarter de la priorité absolue au service de sa souveraineté, à savoir la défense de son intégrité territoriale, tant sur le plan terrestre que maritime. C'est ce que le chercheur marocain, Abdelkader Lahlou appelle le "package deal", devant lequel « le Maroc se

482 Cf. Mohamed LAHBABI « Le gouvernement Marocain à l'aube du XX siècle » Thèse de Doctorat. Rabat 1958. pp. 139-180.

483 Nasser BOURITA : « Les enjeux géostratégiques des espaces maritimes », op. Cit.

484 Rachid EL HOUDAÏGUI : « La crise de la pêche Maroc-Européenne (1994-1995) : un nouvel enjeu de sécurité au sud de Gibraltar » in Revue "Paix et Sécurité Internationale", (REPSI), S/direction de Rachid EL HOUDAÏGUI, N° 1, Tanger en juin 2003 p. 119

verra contraint d'accorder de substantielles concessions en matière de pêche à l'Espagne pour recouvrer sa souveraineté sur Ifni et sur le Sahara. C'est la raison pour laquelle les accords de pêche maroco-espagnols consécutifs aux conventions de règlement du contentieux territorial apparaissent à nos yeux comme un élément essentiel d'un package deal »⁴⁸⁵.

Tout en garantissant la sécurité dans ses eaux sous juridiction nationale, le Maroc a habilement actionné le dossier de la pêche, pour débloquer des situations qui lui sont défavorables ou pour exercer une pression bien souvent vis-à-vis de l'Espagne et actuellement de l'Europe sur les dossiers sécuritaires liés principalement à la lutte anti-terroriste et à l'émigration par voie maritime, dans le but d'infléchir ses partenaires à sa position⁴⁸⁶.

Si l'action du Maroc démontre l'efficacité d'une approche bilatérale ou régionale, cette logique de « lien » entre enjeux maritimes et sécuritaires dans le contexte Méditerranéo-Atlantique du Maroc, dans une vision prospective et un horizon élargi.

485 Cf. Abdelkader LAHLOU « Le Maroc et le droit des pêches maritimes », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), Paris, 1990, p. 157:

486 Mostafa BOUSSIF : « Les atouts maritimes du Maroc. Pour une puissance africaine en devenir », dans "Revue Diplomatique" (Institut d'études de géopolitique appliquée de Paris), numéro 21 de juin 2023, pp 49-55

Chapitre 6 :

Vision prospective maritime et ouverture internationale

Forte de son engagement en Europe et en Afrique, la diplomatie marocaine a progressivement construit une vision cohérente qui transcende les cadres traditionnels, cherchant systématiquement à créer des synergies entre ses partenariats au nord et ses engagements au sud dans un cadre stratégique unifié.

La vision prospective de la coopération internationale marocaine est fondamentalement triple : elle s'ancre dans une solidarité continentale africaine, agit dans un cadre de coopération régionale Euro-méditerranéenne et s'inscrit dans des partenariats stratégiques bilatéraux, aussi bien vers l'Orient que l'Ouest. Cette approche multidimensionnelle lui permet de défendre ses intérêts de sécurité, de maximiser son influence diplomatique et de positionner le Royaume comme un pilier indispensable de la stabilité à l'interface de l'espace Atlantico-Méditerranéen.

Lorsqu'on évoque la position géographique du Maroc, on insiste généralement sur sa localisation angulaire au nord-ouest du continent africain, qui lui confère une ouverture stratégique aussi bien sur l'océan Atlantique que sur la mer Méditerranée. Certes, cette double façade maritime constitue depuis longtemps un levier géopolitique et économique de premier ordre. Toutefois, une troisième dimension, tout aussi essentielle bien que souvent négligée dans les analyses, mérite d'être mise en lumière : la façade du détroit de Gibraltar. Véritable carrefour maritime, ce seuil étroit est un nœud géostratégique de premier plan entre l'Europe et l'Afrique, entre l'Atlantique et la Méditerranée, et entre l'espace Schengen et le continent africain. Le détroit représente à la fois une ligne de fracture et une zone de contact entre les civilisations, les flux commerciaux et les enjeux sécuritaires contemporains.

C'est pour cela qu'avant de traiter les deux grands axes littoraux du Royaume, Méditerranée-Atlantique, il convient de s'arrêter sur cette zone maritime du détroit de Gibraltar, dont la spécificité géopolitique et stratégique mérite une attention particulière.

12. Le détroit de Gibraltar : défi géostratégique du Maroc

Le détroit de Gibraltar, verrou maritime entre l'Atlantique et la Méditerranée est un corridor long de 60 km et large de 14 km. Il forme, avec le Bosphore et le Pas de Calais, l'une des principales voies maritimes transversales. Incontournable sur la grande route commerciale Est-Ouest, il structure les principaux courants d'échange et dynamise les activités côtières⁴⁸⁷. Ce corridor voit tran-

487 Nora MAREI : « Enjeux maritimes et portuaires du détroit de Gibraltar », ISEMAR, note de synthèse n° 105, mai 2008.

siter annuellement plus de 100 000 navires de commerce, dont de nombreux porte-conteneurs reliant l'Asie, l'Europe et l'Amérique via le canal de Suez, et 1 000 bâtiments militaires (coopérations Frontex, surveillance high-tech). Porté par de nouveaux projets et la restructuration de ses arrière-pays, son ambition est de se muer d'un simple seuil en une véritable porte maritime internationale. Mais cette ouverture accrue, si elle renforce l'intégration logistique et commerciale du Maroc, s'accompagne également de nouvelles responsabilités et de risques accrus. En effet, la densification des flux maritimes transforme les façades littorales en zones à forte exposition écologique et sécuritaire. Elle accroît les risques de pollution accidentelle et chronique, qu'il s'agisse de déversements d'hydrocarbures, de pollution plastique ou de rejets industriels. Ces pollutions affectent directement les écosystèmes, la santé publique et le tourisme côtier. En réponse, le Maroc a intégré des objectifs environnementaux maritimes dans sa Stratégie nationale de développement durable, adoptée en 2017⁴⁸⁸. Par ailleurs, les effets du changement climatique, tels que l'érosion côtière ou la montée du niveau de la mer, représentent de nouveaux défis majeurs à anticiper.

12.1. La liaison fixe, horizon stratégique à concrétiser

Ces défis écologiques rappellent que le Maroc doit penser sa sécurité en articulation avec sa vocation de carrefour euro-africain, d'où l'intérêt stratégique porté au projet de liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar. Ce projet nourrit les imaginations depuis le XIXe siècle. De la première vision d'un tunnel en 1869 à la création en 1980 d'un comité mixte maroco-espagnol, assurant la direction du projet, et deux sociétés d'État — la SNED à Rabat et la SECEG à Madrid — mandatées pour la réalisation des programmes d'études, en passant par l'accord bilatéral de Fès en 1979, le projet de liaison fixe du détroit de Gibraltar continue à nos jours de mobiliser ingénieurs et décideurs politiques (ce thème est étudié en détail plus loin dans cette publication).

Ce projet dépasse l'ingénierie de génie civil pour devenir un enjeu géopolitique majeur. Car le Détroit de Gibraltar n'est pas un simple corridor de passage. Il est le reflet condensé des rapports euro-africains, des déséquilibres Nord-Sud, et des tensions autour de la migration, du commerce et de la souveraineté. Pour le Maroc, il s'agit d'un espace stratégique d'affirmation régionale, à la croisée de ses ambitions maritimes, de sa diplomatie sécuritaire et de sa projection géoéconomique. Face aux défis migratoires, à la compétition portuaire et aux rivalités de voisinage, Rabat semble plus que jamais déterminé à faire de ce détroit un axe de stabilité partagée, à la fois porte de l'Afrique et clé de voûte des équilibres méditerranéens.

488 Ministère de la Transition énergétique et du Développement durable, Stratégie nationale de développement durable 2030, Rabat, 2017.

12.2. Gibraltar : un carrefour stratégique et un foyer de rivalités

Si Tanger Med illustre la capacité du Maroc à se hisser parmi les grands pôles logistiques mondiaux, il ne peut être dissocié de l'environnement stratégique plus large dans lequel il s'inscrit. Au-delà de sa fonction commerciale et de connectivité, le Royaume évolue dans un espace maritime dont la centralité est renforcée par la présence du détroit de Gibraltar, véritable verrou entre Atlantique et Méditerranée. Ce passage, par lequel transite près de 30 % du commerce mondial, demeure un point névralgique du commerce maritime international reliant l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Carrefour géopolitique sous haute tension, il concentre à la fois les intérêts économiques, politiques et sécuritaires des trois acteurs principaux – l'Espagne, le Maroc et le Royaume-Uni à travers le territoire de Gibraltar – tout en incarnant des enjeux de souveraineté, de migrations et de puissance post-coloniale. C'est également un espace de vulnérabilités, marqué par les crises humanitaires (plus de 28 000 disparus en une décennie selon l'ONU) et par une militarisation croissante, qui confère à la région une portée stratégique dépassant largement le seul registre économique.

Au-delà de la dynamique portuaire incarnée par Tanger Med, c'est tout l'environnement stratégique du détroit de Gibraltar qui façonne la position du Maroc. Ce passage maritime, verrou naturel entre Atlantique et Méditerranée, concentre à la fois des rivalités de souveraineté et une forte militarisation, ce qui en fait l'un des foyers les plus sensibles des rapports de puissance euro-africains.

Son contrôle influence les rapports Europe-Afrique, objets de litiges frontaliers entre trois puissances régionales (Maroc-Espagne et Royaume Uni). La région est aussi fortement militarisée : base navale américaine de Rota, présence d'unités de l'OTAN, exercices sous-marins autour de Gibraltar et 5^{ème} Base navale marocaine à Ksar Sghir. Pour le Maroc, cette militarisation constitue à la fois un enjeu de surveillance des routes maritimes et une incitation à renforcer ses capacités navales dans le cadre de sa stratégie de sécurité côtière.

La rivalité historique entre Madrid et Londres autour de la souveraineté du territoire dit "Gibraltar", "Rocher" ou le Peñón" selon l'ONU. Ce territoire fut cédé à la Grande-Bretagne par le traité d'Utrecht en 1713, en dépit de multiples sièges espagnols ultérieurs (1704-1705, 1727, 1779-1783)⁴⁸⁹. Il reste une source de frictions, exacerbées par le Brexit qui a relancé les discussions sur les frontières, les droits de pêche et la circulation transfrontalière. Le port de Gibraltar est à la fois une importante base navale stratégique, un port de commerce et un

489 Nicolas KLEIN, « Gibraltar, pomme de discorde entre Madrid et Londres », Revue Conflits, 11 août 2022. Disponible sur : <https://www.revueconflits.com/gibraltar-pomme-de-discorde-entre-madrid-et-londres>.

centre industriel spécialisé dans l'entretien naval. Dans cette base navale sont stationnées des forces armées britanniques qui maintiennent des installations de haute valeur stratégique, notamment un arsenal militaire reconnu pour ses capacités de maintenance de sous-marins nucléaires, en plus de chantiers privés actifs dans la réparation navale. La principale fonction d'escale pour les navires reste le soutage. Cette activité repose sur des installations de stockage terrestres mais aussi maritimes, avec des pétroliers stationnés en permanence dans la rade. Les deux rives du rocher de Gibraltar servent par ailleurs de zones de mouillage à ordre⁴⁹⁰, renforçant sa fonction logistique.

Le territoire, toujours sous souveraineté britannique, est également doté d'un registre maritime spécifique assimilable à un pavillon bis (en d'autres termes, pavillon de complaisance), renforçant son attractivité pour les armateurs internationaux à la recherche d'un régime favorable. En parallèle, l'industrie touristique, notamment celle des croisières, connaît un essor notable, contribuant significativement à l'économie locale. Cette multifonctionnalité fait du rocher de Gibraltar, point de tension géopolitique historique, un nœud stratégique entre l'Europe et l'Afrique, avec des implications maritimes, économiques et militaires de premier plan.

Outre les questions de souveraineté et d'intérêts géostratégiques, de nouveaux éléments nourrissent la discorde. Les autorités locales de Gibraltar, soutenues par Londres, multiplient depuis plusieurs années les projets d'extension artificielle sur la mer, notamment par la construction de jetées et de polders. Des programmes immobiliers ambitieux, comme Cap Vantage (2013) ou Hassan's Centenary Terraces (2021), ont vu le jour, suscitant l'inquiétude de Madrid. En effet, ces avancées grignotent des zones maritimes que l'Espagne considère comme relevant de sa souveraineté, et posent des risques environnementaux pour la faune et la flore marines⁴⁹¹.

Si la Convention de Montego Bay de 1982 accorde aux États côtiers des droits souverains sur leurs espaces maritimes, l'Espagne a néanmoins obtenu une clause dérogatoire spécifique pour ne pas reconnaître ces droits à Gibraltar. Londres, de son côté, ne reconnaît pas cette clause, ce qui accentue le blocage diplomatique⁴⁹².

490 Le mouillage à ordre est une pratique fréquente, permettant à de nombreux navires d'attendre en mer pour effectuer du soutage (ravitaillement en carburant), procéder à des changements d'équipage ou des inspections techniques, ou encore éviter les taxes portuaires plus élevées en restant hors du port.

491 Idem.

492 Idem.

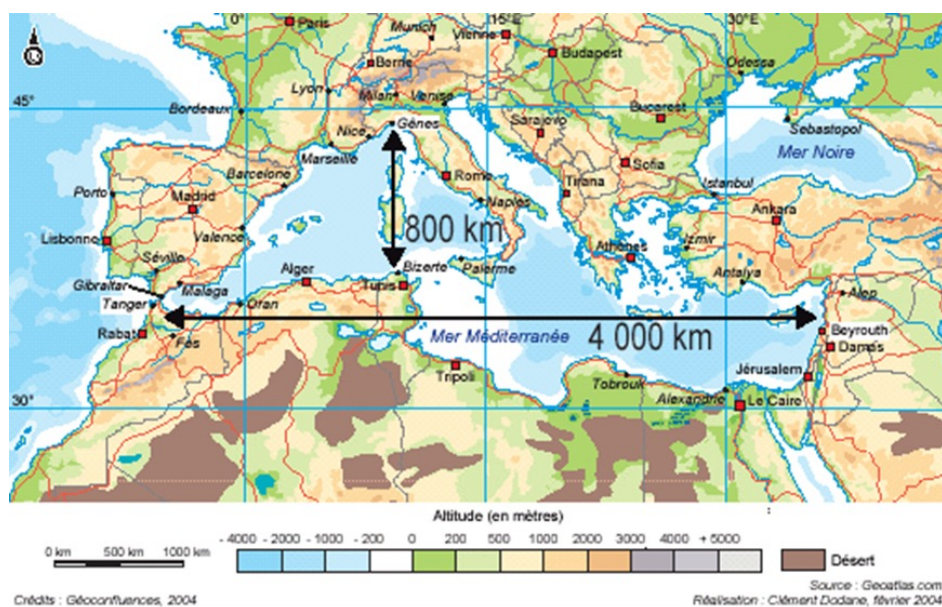
À l'intersection de ces enjeux antagonistes des différentes Parties-prenantes, le Maroc se positionne comme un acteur engagé dans la régulation des flux maritimes et humains, notamment à travers ses capacités portuaires et ses efforts en matière de sécurité. Le Royaume-Uni, pour sa part, continue de soutenir la volonté des habitants de Gibraltar de rester sous administration britannique, tandis que l'Espagne revendique le retour du territoire sous sa souveraineté. Les négociations en cours sous l'égide de l'Union européenne, bien qu'orientées vers un compromis sur la libre circulation et la gestion des frontières, peinent à aboutir. Ces dynamiques rendent la gouvernance du détroit incertaine et soulignent l'importance d'une coopération trilatérale renforcée pour garantir la stabilité de cet espace stratégique.

Ces incertitudes stratégiques et la militarisation croissante du détroit amènent le Maroc à consolider sa posture de sécurité maritime. Cette démarche ne repose pas uniquement sur la diplomatie ou la coopération régionale, mais également sur le renforcement de ses capacités navales.

13. Méditerranée occidentale : souveraineté disputée, flux migratoires et réalignements stratégiques

La Méditerranée, écosystème complexe de 2,5 millions de km², baignant les côtes de 21 pays, constitue un espace maritime d'exception tant par son héritage historique, berceau de grandes civilisations, que par sa valeur écologique contemporaine. Elle est divisée en deux bassins, la Méditerranée occidentale et l'Est Méditerranéen, séparés par le seuil sicilo-tunisien⁴⁹³. La Méditerranée représente 1 % de la surface des mers du globe, mais concentre 25 % du trafic maritime mondial et 65 % des flux énergétiques de l'Union européenne⁴⁹⁴.

Figure 42 : Cartographie globale de l'espace méditerranéen



Source : Vincent CLEMENT : « La Méditerranée, une géographie paradoxale. La Méditerranée, un modèle spatial de référence ? »⁴⁹⁵

La Méditerranée est aujourd'hui un carrefour de routes maritimes mondiales, essentiel pour l'approvisionnement énergétique, notamment via les oléoducs, gazoducs et terminaux GNL, ainsi que pour les échanges commerciaux reliant

493 James Stavridis (Admiral) «Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans»

494 Cité dans un entretien avec l'amiral Pierre VANDIER, chef d'état-major de la marine, avec la Revue "Conflits", à travers le lien Entretien avec l'amiral Pierre Vandier, chef d'état-major de la marine | Conflits : Revue de Géopolitique (revueconflits.com) publié le 09 mars 2022, consulté le 27.06.22

495 Vincent CLEMENT : « La Méditerranée, une géographie paradoxale. La Méditerranée, un modèle spatial de référence ? », La Méditerranée, un modèle spatial de référence ? — Géoconfluences (ens-lyon.fr), du 01/03/2004, consulté le 30/11/2021

l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen-Orient. Cette concentration d'intérêts en fait un espace vulnérable aux menaces hybrides, incluant la piraterie, les trafics de stupéfiants et d'armes, la pêche illégale, les activités non déclarées (INN), mais aussi les actes de sabotage d'infrastructures critiques sous-marines. Par ailleurs, les flux migratoires irréguliers, souvent exacerbés par l'instabilité régionale et les conflits, posent de véritables défis humanitaires et de sécurité pour les États riverains.

La Méditerranée occidentale cristallise aujourd'hui une série de tensions et de recompositions géopolitiques majeures : fracture NordSud et théâtre d'une compétition géoéconomique croissante. Face aux rivalités globales (UE, États-Unis) et émergentes (Chine, Russie), le Maroc s'y positionne comme un acteur central, en capitalisant sur son ancrage maritime et sa diplomatie plurielle et ramifiée. Combinant partenariats stratégiques, économiques et culturels, s'étendant de l'Afrique vers l'Europe, l'Asie et les Amériques, cette diplomatie combine coopération bilatérale et multilatérale.

13.1. Méditerranée–Sahel : instabilités post-2011

Depuis l'aventure de 2011, la crise libyenne se trouve au carrefour des vulnérabilités régionales. L'effondrement de l'État libyen a entraîné des répercussions profondes sur quatre espaces stratégiques majeurs. D'abord, en toute évidence, le Maghreb qui voit une grande partie de sa géopolitique sécuritaire conditionnée par l'instabilité libyenne. Ensuite, l'Égypte, préoccupée tout autant par la sécurité de sa frontière occidentale que par celle du Sinaï à l'Est. Viennent ensuite les pays sahéliens, notamment le Mali et le Niger, dont la stabilité interne reste étroitement dépendante d'une éventuelle pacification libyenne. Enfin, l'Europe, confrontée directement aux flux migratoires transitant depuis le Golfe de Syrte vers les côtes italiennes, ou à travers les voisins du Maghreb⁴⁹⁶.

En Essayant de trouver une solution interne à cette crise, le Maroc, pivot du Maghreb malgré les circonstances mouvementées actuelles, y affirme une posture de puissance régionale proactive, dans un contexte marqué par l'antagonisme structurel avec l'Algérie.

Ce voisin développe une stratégie de rivalités dans la région sahélienne et en Méditerranée, en renforçant ses alliances militaires et économiques, notamment avec la Russie. Cette rivalité se prolonge dans les sphères maritimes, économiques et diplomatiques, avec pour enjeu le leadership régional. Depuis

496 Pascal CHAIGNEAU : « De la Libye au Nigeria, analyse de situation d'une zone fragmentée », dans Dialogues Stratégiques, 1er Volume, mai 2016, OCP PC, pp. 91-97.

2013, l'Algérie a perdu de son influence régionale sous l'effet combiné de l'attaque terroriste d'In Amenas, du vide politique lié à l'AVC de Bouteflika et de la chute brutale des prix du pétrole, qui a fragilisé son économie et limité sa capacité d'action sécuritaire et diplomatique au Sahel,⁴⁹⁷ avant que la création de la nouvelle Confédération de l'Alliance des pays du Sahel (AES), ne donne le coup de grâce à toute velléité de leadership régional du régime algérien.

Cette tension s'est récemment intensifiée avec la reconnaissance par la France, puis par d'autres partenaires occidentaux, de la souveraineté marocaine sur le Sahara, exacerbant les relations entre Paris et Alger, déjà fragilisées par des mémoires postcoloniales conflictuelles⁴⁹⁸.

Cette compétition stratégique se répercute sur des dossiers sensibles, tels que la question du Sahara Marocain, la stabilité du Sahel ou encore les partenariats euro-méditerranéens.

Parallèlement aux efforts de rapprochement par la main tendue de Sa Majesté le Roi du Maroc lors de ses multiples discours de conciliation, on observe une intensification du rôle des partenaires extérieurs, notamment des États-Unis, dans la stabilisation et la réconciliation maghrébines. À ce titre, le Partenariat Économique États-Unis–Afrique du Nord, présenté lors de la Conférence d'Investissement du 15 novembre 2000 par le secrétaire adjoint au Trésor Stuart Eizenstat, visait à dépasser les clivages politiques pour promouvoir une intégration économique régionale fondée sur des intérêts communs. Ce cadre de coopération mettait en lumière le potentiel d'un marché régional de 80 millions d'habitants, en soutenant des projets d'infrastructure, d'énergie et de connectivité industrielle à travers le Maroc, l'Algérie et la Tunisie. En plus d'un appui technique aux réformes structurelles, l'administration américaine appelait alors à l'instauration d'un climat d'affaires stable et transparent, favorable aux investissements, notamment via des politiques macroéconomiques cohérentes et une meilleure valorisation du capital humain⁴⁹⁹. Lors de la récente tournée maghrébine du conseiller spécial américain Massad Boulos, la MaisonBlanche a renforcé son soutien à la proposition marocaine d'autonomie au Sahara marocain, désormais reconnue comme la seule option réaliste pour résoudre ce

497 Pierre-Marie FAIVRE : « Le jeu de l'Algérie dans la stabilité régionale », dans Dialogues Stratégiques, Premier Volume, mai 2016, OCP Policy Center, pp. 99-104

498 Hamza MEDDEB : « Economic Statecraft as Geopolitical Strategy: New Dimensions of Moroccan-Algerian Rivalry », Available <https://carnegieendowment.org/research/2025/07/economic-statecraft-as-geopolitical-strategy-moroccan-algerian-rivalry>, Published on July 22, 2025.

499 US Department of the Treasury : « Treasury Deputy Secretary Stuart E. EIZENSTAT remarks to the U.S.-North Africa Investment Conference », (Archived Content), November 15, 2000, Available <https://home.treasury.gov/news/press-releases/l1021>.

conflit territorial gelé depuis un demi-siècle⁵⁰⁰. Cette posture s'inscrit dans une stratégie diplomatique américaine renouvelée, fondée sur la notion de « deals, not aid », visant à favoriser la stabilité régionale à travers des partenariats économiques solides, notamment dans les domaines de l'énergie, des infrastructures et de la sécurité. Les États-Unis encouragent ainsi les réformes favorables à l'investissement dans les pays du Maghreb, tout en soutenant une Méditerranée occidentale plus intégrée et apaisée, où Maroc et Algérie sont appelés à dépasser leurs différends traditionnels. Si ces efforts n'ont pas permis de surmonter les antagonismes structurels, ils témoignent d'un intérêt stratégique constant pour la stabilité maghrébine et d'un encouragement au dialogue, dans l'objectif de transformer la compétition régionale en complémentarité économique bénéfique à l'ensemble du bassin méditerranéen occidental.⁵⁰¹

13.2. Pérennité des Litiges frontaliers Maroc-Espagnols

Un litige plus ancien concerne les enclaves de Ceuta et Melilla ainsi que les îles avoisinantes, encore sous occupation espagnole. Ces territoires constituent un foyer récurrent de tensions entre le Maroc et l'Espagne, alimenté par les revendications marocaines sur ces espaces et illustré notamment par la crise de l'îlot Leïla, survenue dans la nuit du 16 au 17 juillet 2002. Dans cette continuité, les tensions autour de Ceuta et Melilla, vestiges coloniaux aux portes du Maroc, traduisent la complexité des rapports de voisinage entre Rabat et Madrid. Si la coopération bilatérale s'est renforcée ces dernières années – en particulier depuis la reconnaissance par l'Espagne de la souveraineté marocaine sur le Sahara occidental en 2022 – la revendication historique du Maroc sur ces territoires demeure un point de friction latent, susceptible de ressurgir à tout moment.

Un litige plus ancien dans le passé, concerne les enclaves de Ceuta et Melilla et les îles avoisinantes, encore sous occupations espagnoles, constituent un foyer de tensions persistantes entre le Maroc et l'Espagne, du fait des revendications marocaines sur ces territoires, sans oublier la crise de l'îlot Leïla, survenue dans la nuit du 16 au 17 juillet 2002 au nord du Maroc.

Elles constituent une illustration emblématique des tensions maritimes et territoriales, qui n'en finissent pas, et pourraient resurgir entre les deux États voisins à tout moment. Sur le plan socio-économique, et pendant des décennies, un commerce informel – appelé « portage » ou « femmes-mulets » – a structuré

500 Simon LEWIS : « US says Moroccan proposal should be sole basis for Western Sahara talks », Reuters, April 8, 2025, <https://www.reuters.com/world/africa/us-says-moroccan-proposal-should-be-sole-basis-western-sahara-talks-2025-04-08/>

501 Progress Center for Policies : « Trump Envoy in Algeria – A U.S. Repositioning Strategy in the Region », Available : <https://www.arabprogress.org/en/trump-envoy-in-algeria-a-u-s-repositioning-strategy-in-the-region/>, on Jul. 30, 2025

un tissu économique transfrontalier autour de Ceuta, générant plus de 500 millions d'euros par an et structurant fortement les interactions locales, jusqu'à sa suppression brutale en mars 2020 sous la pression sanitaire, provoquant un choc économique dans les deux enclaves. Cette situation révèle leur forte dépendance à la clientèle marocaine. Le Maroc a saisi cette opportunité pour restructurer son flanc nord en lançant une série de projets de reconversion économique (zones franches, industrie à Fnideq, attractivité des IDE), dans une logique de souveraineté et de recentrage géostratégique visant à marginaliser l'influence des présides espagnols. Cette stratégie s'inscrit dans une recomposition plus large des rapports de force.

Il serait utile de rappeler que trois millions d'habitants vivent actuellement le long de la côte méditerranéenne du Maroc, soit 9,1 % de la population totale et 8,6 % de la population active. Cette région connaît une croissance démographique plus lente que celle du reste du pays, la progression rapide des villes côtières ne suffisant pas à compenser le déclin de la population rurale. La proportion relativement plus faible de population active pourrait refléter la prédominance d'activités économiques nécessitant un capital plus important. En effet, les secteurs industriel et commercial y sont plus développés que dans le reste du territoire, représentant 17 % des emplois dans la zone côtière contre seulement 13 % ailleurs, avec une concentration marquée autour des villes de Tanger et de Nador.

Autre élément important réside dans le rôle central de ces présides dans les dynamiques migratoires transsahariennes. Tandis que Rabat coopère avec Madrid sur le plan migratoire et sécuritaire, il n'hésite pas à instrumentaliser la pression migratoire comme levier diplomatique, notamment sur la question du Sahara. Simultanément, les tensions hispano-marocaines sont alimentées par le soutien croissant des États-Unis au Maroc – perçu à Madrid comme une marginalisation progressive – et par le rapprochement du Royaume avec la Chine dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie, dans sa politique de diversification de ses partenariats avec toutes les Puissances du monde en toute souveraineté, sans aucune aliénation d'un côté ou de l'autre.

Premier pays d'Afrique du Nord et de l'Ouest à avoir officiellement rejoint l'Initiative chinoise des Nouvelles Routes de la Soie (BRI), à la suite de l'accord historique signé le 5 janvier 2022⁵⁰²⁵⁰³, le Royaume s'insère dans une dynamique

502 Maritine News : « L'accord « la Ceinture et la Route » : le Maroc va devenir la plaque tournante du commerce chinois en Afrique », disponible sur <https://www.maritimeneews.ma/7-science/9990-l-accord-la-ceinture-et-la-route-le-maroc-va-devenir-la-plaque-tournante-du-commerce-chinois-en-afrique>, du 10 janvier 2022, consulté le 13/01/2022.

503 Chasya COHEN : « Why Morocco is a Key Player in China's Belt and Road Initiative », The Fletcher Forum of World

globale de connectivité portuaire, logistique et énergétique, notamment à travers ses infrastructures atlantiques et méditerranéennes (Tanger Med, Dakhla Atlantique)⁵⁰⁴.

Enfin, le Brexit a ravivé les enjeux autour du rocher de Gibraltar, autre enclave stratégique au cœur d'un triangle de souverainetés disputées, entre Londres, Madrid et Bruxelles. Ceuta, Melilla et Gibraltar apparaissent ainsi comme des marqueurs révélateurs des recompositions géopolitiques en Méditerranée occidentale, à l'intersection de la souveraineté, de la migration et des rapports de puissance.

13.3. Méditerranée, enjeux partagés, futur à bâtir

Dans cet environnement instable, la Méditerranée devient un véritable espace-géoéconomique disputé, où se croisent les enjeux de sécurité maritime, de souveraineté, et d'influence stratégique. Divers mécanismes de coopération régionale se mettent en place et cherchent à consolider une réponse commune et bâtir une résilience partagée face aux défis sécuritaires.

L'Union pour la Méditerranée (UpM), les agences de l'Union européenne, comme FRONTEX ou l'Agence européenne pour la sécurité maritime (European Maritime Safety Agency/EMSA)⁵⁰⁵, l'OTAN et les partenariats bilatéraux avec des pays du Sud de la Méditerranée soutiennent la mise en place de systèmes intégrés de surveillance maritime, d'échanges d'informations, d'exercices conjoints et de dispositifs d'alerte rapide. Le développement d'une sécurité coopérative fondée sur le dialogue, le partage de responsabilités et la consolidation de la gouvernance maritime apparaît désormais comme un levier indispensable pour garantir la stabilité, la durabilité et la souveraineté dans cet espace marin commun.

Sur le plan de la gouvernance halieutique, la Commission générale des pêches pour la Méditerranée (CGPM), institution intergouvernementale relevant de la FAO depuis 1949, s'impose comme un acteur clé dans la régulation et la conservation des ressources marines en Méditerranée et en mer Noire. Face à la surexploitation des stocks, à la pêche illégale et aux effets du changement climatique, elle a adopté une stratégie 2030 axée sur une pêche durable, une

Affairs, <https://www.fletcherforum.org/the-rostrum/8/5/2024/why-morocco-is-a-key-player-in-chinas-belt-and-road-initiative>, 8/5/2024, consulté le 18/8/2025.

504 April A. HERLEVI : « Competing or Colluding Commercial Interests?: Ports and Free Zones along China's Maritime Silk Road in Africa », <https://www.airuniversity.af.edu/JIPA/Display/Article/2847059/competing-or-colluding-commercial-interests-ports-and-free-zones-along-chinas-m>, Nov. 18, 2021, consulté le 18/8/2025.

505 Créée en 2002, l'EMSA est chargée de renforcer la sécurité maritime, la prévention de la pollution et la réponse aux incidents en mer au sein de l'Union européenne. Elle fournit une assistance technique aux États membres et surveille les flux maritimes via des systèmes comme SafeSeaNet et CleanSeaNet.

aquaculture responsable et la résilience des systèmes côtiers. Le Maroc, engagé dans cette démarche, contribue activement à la mise en œuvre de cette vision, dans une logique de développement durable, de sécurité alimentaire et d'intégration régionale.

En complément de cette gouvernance halieutique régionale, le Plan Bleu, en tant que centre d'expertise relevant du Programme des Nations Unies pour l'environnement, vient renforcer la réflexion stratégique autour d'un développement durable en Méditerranée. Par ses travaux de prospective – notamment avec l'initiative MED 2050 – et son appui aux politiques publiques, il contribue à intégrer les enjeux environnementaux, économiques et sociaux dans les décisions relatives à l'espace maritime, en phase avec les efforts de la CGPM pour préserver les ressources halieutiques et soutenir une économie bleue résiliente et partagée.

14. prémices d'une coopération atlantique Engagée

Si la Méditerranée constitue un théâtre d'action historique et de défis qui perdurent pour le Maroc, son ouverture sur l'Atlantique offre de nouvelles perspectives géoéconomiques et sécuritaires qu'il s'emploie à structurer.

C'est pourquoi le Maroc a orienté son axe d'effort sur la réalisation d'un pivot stratégique vers l'Atlantique. Sa Majesté le Roi Mohammed VI a confirmé cette stratégie à long terme dans son discours du 06 novembre 2023. Le Souverain a souligné la détermination à « entreprendre une mise à niveau nationale du littoral, incluant la façade atlantique du Sahara marocain. Nous sommes également attachés à ce que cet espace géopolitique fasse l'objet d'une structuration de portée africaine ». « Notre souhait est que la façade atlantique devienne un haut lieu de communion humaine, un pôle d'intégration économique, un foyer de rayonnement continental et international », a poursuivi Sa Majesté. A travers une ouverture sur le grand espace océanique, le Maroc aspire à jouer pleinement son rôle de carrefour commercial entre Atlantique et espace sahélo-saharien, entre Orient et Occident, entre Atlantique et Méditerranée »⁵⁰⁶.

En effet, l'océan Atlantique, deuxième plus vaste au monde, constitue un espace stratégique majeur reliant l'Afrique, l'Europe et les Amériques. L'espace atlantique, qui représente près de 60 % du PIB mondial, est d'une importance stratégique majeure pour le Maroc, qui y voit un potentiel de coopération et se positionne comme un acteur incontournable. Cet espace est toutefois marqué

⁵⁰⁶ Voir Discours de Sa Majesté le Roi, sur le site du Chef de Gouvernement, le 06 novembre 2023, à travers lien <https://www.cg.gov.ma/fr/node/11526?utm>.

par de fortes disparités : la majorité des échanges commerciaux et des investissements directs étrangers (IDE) sont concentrés sur la rive nord (Europe et Amérique du Nord), tandis que le commerce Sud-Sud et les IDE vers les pays africains riverains restent marginaux. Malgré ces déséquilibres, la zone est riche en ressources naturelles (notamment pétrolières dans le golfe de Guinée) et animée par d'importants flux migratoires, générant des transferts de fonds substantiels vers l'Afrique et l'Amérique latine⁵⁰⁷.

Historiquement, l'Atlantique a façonné le système international en reliant exploitation des ressources, routes maritimes et puissance navale, en creusant les écarts entre le Nord et le Sud.

La zone atlantique présente des disparités entre ses trois aires :

- L'aire euro-atlantique nord, développée et renforcée par un partenariat transatlantique qui créerait le plus grand marché mondial ;
- L'aire latino-américaine, en émergence sous l'égide du Brésil qui affirme son statut de puissance ;
- et l'aire afro-atlantique, qui reste confrontée à d'importantes contraintes structurelles, économiques et sécuritaires.

L'espace atlantique fait face à une multitude de défis interconnectés.

- Sur le plan géopolitique, le recentrage américain vers l'Asie-Pacifique et la montée d'initiatives transpacifiques tendent à relativiser la centralité atlantique, tandis que les rivalités de leadership en Atlantique Sud entretiennent la fragmentation ;
- S'y ajoutent des pressions de compétitivité liées aux stratégies offensives des puissances asiatiques, un déficit de développement humain persistant au Sud (services de base, emploi des jeunes, inégalités) qui creuse la fracture Nord-Sud ;
- Ainsi qu'une forte exposition environnementale au changement climatique, aggravée par des capacités d'adaptation asymétriques, avec des effets en chaîne sur les migrations et la sécurité alimentaire ;
- Sur le registre sécuritaire, la combinaison du terrorisme, du crime organisé, de la piraterie et des trafics (armes, drogues) — particulièrement marquée en Afrique de l'Ouest — déstabilise des États déjà contraints en capacités et fragilise les routes maritimes, générant des coûts économiques croissants⁵⁰⁸.

507 Mohammed Tawfik MOULINE, « La dimension atlantique de la politique étrangère du Maroc. » *Géoéconomie* 2016/2, no. 79 (2016): 111-122. Éditions Choiseul. DOI: 10.3917/geoec.079.0111. Available online : <https://www.cairn.info/revue-geoeconomie-2016-2-page-111.htm>.

508 Mohammed Tawfik MOULINE, « La dimension atlantique de la politique étrangère du Maroc. » *Géoéconomie*

L'ensemble plaide pour des réponses coordonnées qui articulent gouvernance interrégionale, montée en puissance des capacités étatiques et instruments de résilience économique, sociale et climatique.

L'espace atlantique, longtemps marqué par la fragmentation institutionnelle, évolue vers une gouvernance plus intégrée où cadres politiques, économiques et sécuritaires se renforcent mutuellement. Toutefois, les réponses aux menaces demeurent régionales et inégales — accords de sécurité solides au Nord, initiatives africaines encore incomplètes, ou mécanismes latino-américains face aux risques croissants. Ces limites illustrent les défis persistants de coordination et de cohérence, mais ouvrent en même temps la voie à la construction progressive d'une architecture commune plus résiliente.

14.1. Vers une gouvernance collective de l'Atlantique

En réponse à ces impératifs de cohérence pan-atlantique, le Partnership for Atlantic Cooperation (PAC), initiative menée par les États-Unis et lancé le 18 septembre 2023 par le secrétaire d'État Antony Blinken en marge de la 78^e AGNU (Assemblée Générale des Nations-Unies), a pu rassembler 32 États côtiers autour d'une Déclaration sur la coopération atlantique⁵⁰⁹. Se plaçant sur le plan normatif et diplomatique, ce Partenariat cherche à réunir l'ensemble du pourtour atlantique afin de consolider les mécanismes de coopération existants et d'intensifier le dialogue, la coordination et la complémentarité à l'échelle interrégionale, pour une meilleure inclusion Nord-Sud. Cette dynamique fixe une ambition d'« espace atlantique ouvert » face aux pressions géopolitiques croissantes.

Ce PAC est passé à 42 membres en septembre 2024 (soit >75 % du littoral atlantique), avec un plan d'action structuré autour de la Connaissance scientifique du domaine maritime, de l'économie bleue durable et de la sécurité alimentaire océanique—y compris des groupes de travail, ateliers ministériels et programmes financés ou cofinancés par les États-Unis⁵¹⁰, avant que le site du Département d'Etat américain ne parle sur son site officiel de 43 membre le 21 janvier 2025⁵¹¹,

2016/2, no. 79 (2016): 111-122. Éditions Choseul. DOI: 10.3917/geoec.079.0111. Available online : <https://www.cairn.info/revue-geoeconomie-2016-2-page-111.htm>.

509 The White House (USA) : « Declaration on Atlantic Cooperation », Available online Declaration on Atlantic Cooperation | The White House, September, 18, 2023.

510 The White House (USA) : « FACT SHEET : Partnership for Atlantic Cooperation Ministerial », Available on <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/09/23/fact-sheet-partnership-for-atlantic-cooperation-ministerial/>, September, 23, 2024.

511 US DEPARTMENT of STATE : « Atlantic Cooperation/Overview », Available on <https://www.state.gov/atlantic-partnership>, January 21, 2025, consulté le 21/08/2025. Ci-joint la liste des membres du PAC : Angola, Argentina, Belgium, Belize, Benin, Brazil, Cabo Verde, Cameroon, Canada, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Dominica, the Dominican Republic, Equatorial Guinea, Gabon, The Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Iceland, Ireland, Liberia, Mauritania, Morocco, the

signe que le nombre ne cesse d'évoluer depuis son lancement en septembre 2023.

Etendue grandissante du Partnership for Atlantic Co-operation (PAC).

Figure 43 : Etendue grandissante du Partnership for Atlantic Co-operation (PAC)



Source : US Department of State 21 Janvier 2025⁵¹²

Les attributs de ce PAC (ampleur, niveau politique, instruments et financement) lui confèrent une capacité d'entraînement et de mise à l'échelle qui excède structurellement le mandat d'un centre d'excellence⁵¹³.

Offrant un continuum du politique à l'opérationnel, l'Atlantic Centre (Portugal) — qui, lui, relève d'une logique capacitaire — a été créé en mai 2021 par 16 pays (Golfe de Guinée, Caraïbes, Atlantique Nord)⁵¹⁴. Basé aux Açores, il opère comme

Netherlands, Nigeria, Norway, Panama, Portugal, Republic of the Congo, Sao Tome and Principe, Senegal, Sierra Leone, Spain, Suriname, The Bahamas, Togo, Trinidad and Tobago, United Kingdom, United States, and Uruguay.

512 US DEPARTMENT of STATE : « Atlantic Cooperation/Overview », Available on <https://www.state.gov/atlantic-partnership>, January 21, 2025, consulté le 21/08/2025.

513 Pour plus amples détails, consulter vidéo sur YouTube, du panel « Our oceans' future: Sustaining the world's most important resource », lors du Global Water Forum de l'Atlantic Council, à travers le lien https://www.youtube.com/watch?v=OUiVtZWfM&list=PLrmyxz4euDB86JQ4e1P9wrgN_tyKW1dy&t=6s, tenu à New York le 24 septembre 2024, consulté le 21 août 2025. D'autres accès aux archives sur ce sujet sont disponibles à travers le lien <https://2021-2025.state.gov/briefings-foreign-press-centers/readout-of-the-atlantic-cooperation-ministerial-du-Department-of-State-US>

514 Liste des membre : Angola, Brazil, Cape Verde, Equatorial Guinea, France, Gambia, Germany, Guinea Bissau, Morocco, Portugal, São Tomé and Príncipe, Senegal, Spain, United Kingdom, United States of America, and Uruguay : Cf. Portail

plateforme de formation, d'échange d'expertise et de diffusion de connaissances (cours annuels, séminaires thématiques)⁵¹⁵. Son MoU (Mémorandum d'Entente) avec l'UNITAR en 2024 a renforcé ce bras opérationnel (sécurité maritime, gouvernance portuaire)⁵¹⁶.

En 2025, son V^e cours a porté sur les risques climatiques et la sécurité maritime, illustrant son rôle de mise en compétence des administrations et forces maritimes. Autrement dit, l'Atlantic Centre ne concurrence pas le PAC : il le complète en transformant un agenda politique en capacités concrètes.

14.2. L'Atlantique Sud au cœur des dynamiques mondiales

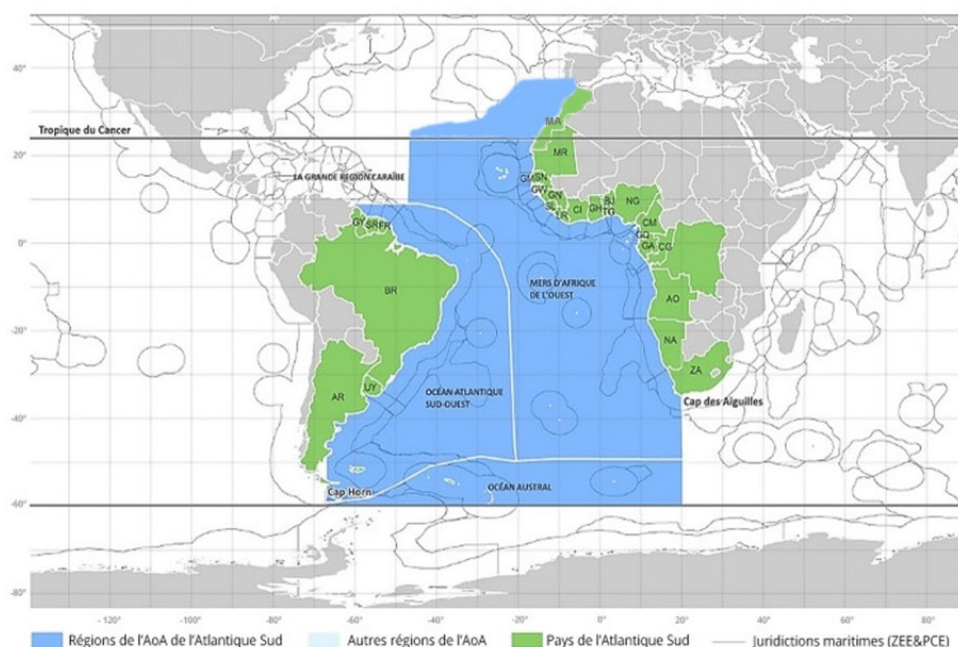
Morphologiquement, l'Atlantique Sud se compose d'un double rivage — à l'est, l'Afrique de l'Ouest et australe jusqu'au Cap de Bonne-Espérance ; à l'ouest, l'Amérique du Sud —, prolongé vers le pôle par l'Antarctique. À cette trame géographique s'ajoutent des routes maritimes majeures, des gisements offshore et des câbles numériques qui font de cet espace un corridor de circulation autant qu'un théâtre de convoitises.

du Gouvernement portugais : « Atlantic Centre set up by 16 countries », 2021 May 14 lien <https://www.portugal.gov.pt/en/gc22/communication/news-item?i=atlantic-centre-set-up-by-16-countries>.

515 Atlantic Center : « Joint Statement on the Atlantic Centre », https://www.defesa.gov.pt/pt/pdefesa/ac/jpd/Documents/20231024_Atlantic-Centre_Political-Statement.pdf, Lisbon 24 october, 2023.

516 Unitar (United Nations Institute for Training and Research) : « The Atlantic Centre and UNITAR Sign MoU : Collaboration on Maritime Security, Port Governance Training and Capacity Development », lien <https://unitar.org/about/news-stories/news/atlantic-centre-and-unitar-sign-mou>, 27 May 2024.

Figure 44 : Répartition intercontinentale de l'Atlantique Sud



Source : Juan Luis Suárez DE VIVERO & al « L'atlantisme dans l'Atlantique Sud » 2023 ⁵¹⁷, augmenté par l'auteur

Sur le plan géopolitique, l'Atlantique tropical se caractérise par une forte asymétrie : la façade américaine est dominée par le Brésil, dont l'extension continentale et maritime lui confère une position prépondérante, tandis que la façade africaine apparaît fragmentée en une mosaïque de petits États, à l'exception de l'Angola et de la Namibie. L'insularité accentue cette configuration, avec trois dimensions majeures : un bloc de micro-États caribéens, les îles océaniques projetant la souveraineté brésilienne au centre du bassin, et la persistance de territoires coloniaux, qui assurent à des puissances extérieures de vastes juridictions dans la ceinture tropicale.

Sur le plan géostratégique, La « limite nord » de l'Atlantique Sud est généralement fixée au tropique du Cancer, seuil historique d'applicabilité du traité de l'OTAN⁵¹⁸, dont une majorité de membres ne sont pourtant pas riverains. Dans les faits, la bascule vers la Méditerranée s'opère autour du détroit de Gibraltar,

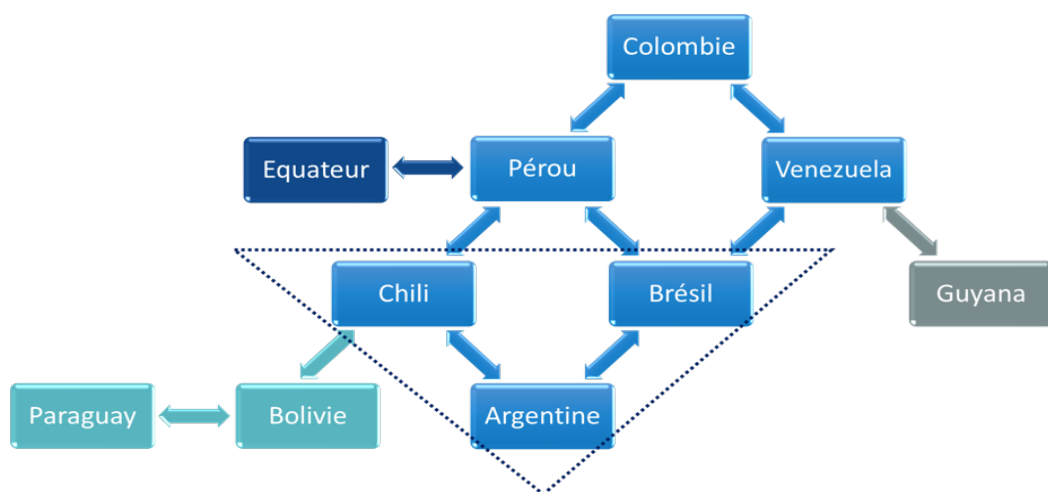
⁵¹⁷ Juan Luis Suárez DE VIVERO, Etienne VILLELA MARRONI, Juan Carlos Rodriguez MATEOS, Eurico DE LIMA FIGUEIREDO et Alexandre ROCHA VIOLANTE « L'atlantisme dans l'Atlantique Sud », Chapitre 11 (Communauté d'intérêts et gouvernance des océans) in « Planification spatiale marine en Atlantique tropical », (S/dir.) Marie BONNIN et Sophie LANCO BERTRAND, Éditions IRD, Montpellier, 2023, en ligne <https://books.openedition.org/irdeditions/44869?lang=fr#anchor-fulltext>.

⁵¹⁸ Hervé COUTAU-BEGARIE : « Géostratégie de l'Atlantique Sud », PUF, Paris 1985, p 28

structurée par le triptyque insulaire des Açores et de Madère (Portugal) et des Canaries (Espagne), véritables sentinelles de l'Alliance Atlantique au large des côtes sahariennes marocaines. Elles dessinent de facto le rebord méridional du dispositif nord-atlantique. Cette ligne n'a rien d'une barrière étanche ; si le projet américain, l'Organisation du Traité de l'Atlantique Sud (OTAS), des années 70 du siècle dernier, venait à voir le jour, c'est vraisemblablement à cette hauteur que se fixerait sa frange septentrionale. Cette zone-charnière, plus filtre que frontière, concentre flux commerciaux, énergétiques et informationnels (câbles sous-marins), tandis que l'espace sud-atlantique est structuré par une constellation d'îles stratégiques allant du Cap-Vert aux Malouines.

L'Atlantique Sud reste marqué par des ambiguïtés géostratégiques : le Brésil défend une vision élargie incluant sa profondeur lusophone, l'Argentine reste focalisée sur la souveraineté des Malouines et la Patagonie, tandis que le Chili contrôle le cap Horn et les détroits stratégiques. À ces rivalités s'ajoutent l'héritage normatif de la ZOPACAS et la faible cohésion institutionnelle, contrastant avec le Nord atlantique⁵¹⁹. Dans ce contexte fragmenté, le triangle ABC (Argentine, Brésil, Chili) constitue le noyau central des équilibres régionaux⁵²⁰.

Figure 45 : Diagramme des antagonismes Latino-américains



Source : H. COUTAU-BEGARIE : « Géostratégie de l'Atlantique Sud », interprété par l'auteur⁵²¹

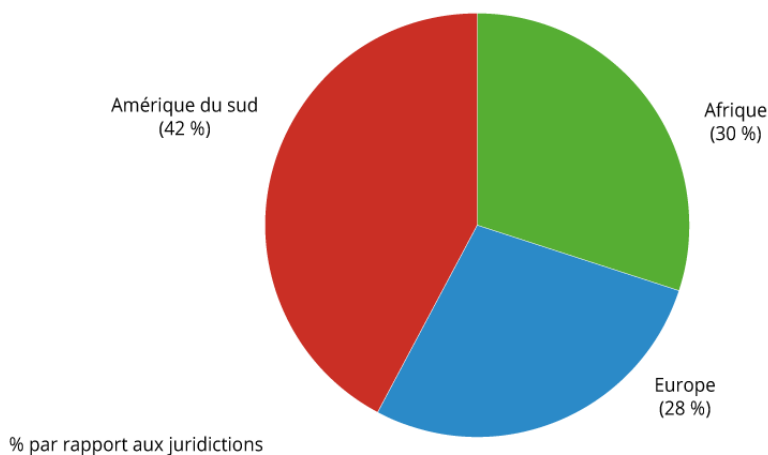
519 Alfredo VALLADAO : « Golfe de Guinée - Stratégies des acteurs Extérieurs », dans Dialogues Stratégiques : « Le Golfe de Guinée dans la nouvelle géopolitique africaine », Volume III, OCP Policy Center, janvier 2018.

520 Mário Travassos (1891-1973) : « Aspects géopolitiques sud-américains », paru en première version en 1931, mais version finale est sortie en 1938.

521 Hervé COUTAU-BEGARIE : « Géostratégie de l'Atlantique Sud », PUF, Paris 1985, p 141.

L'Atlantique Sud se caractérise par une forte asymétrie : la façade américaine est dominée par le Brésil, dont l'extension continentale et maritime lui confère une position prépondérante, tandis que la façade africaine apparaît fragmentée en une mosaïque de petits États, à l'exception de l'Angola et de la Namibie. L'insularité accentue cette configuration, avec trois dimensions majeures : un bloc de micro-États caribéens, les îles océaniques projetant la souveraineté brésilienne au centre du bassin, et la persistance de territoires coloniaux, qui assurent à des puissances extérieures de vastes juridictions dans la ceinture tropicale⁵²².

Figure 46 : Répartition des juridictions maritimes en Atlantique Sud



Source : Juan Luis Suárez DE VIVERO & al « « L'atlantisme dans l'Atlantique Sud » »⁵²³

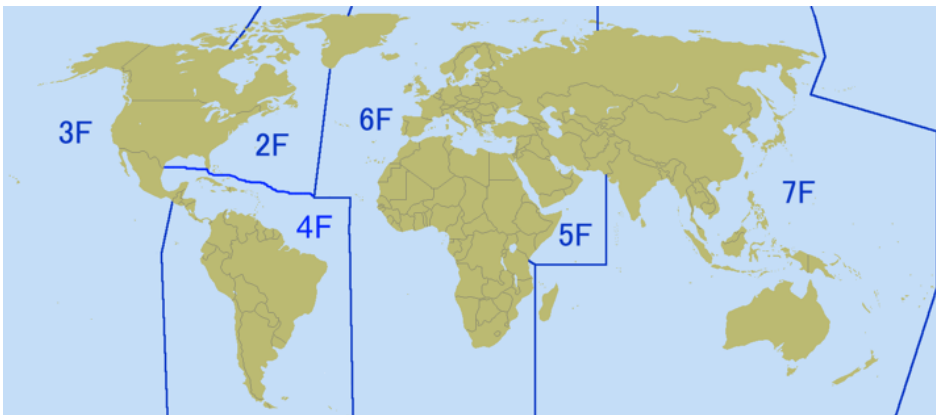
La montée en puissance des intérêts pour les ressources a, au cours des deux dernières décennies, reconfiguré les équilibres. Côté occidental, les immenses gisements brésiliens « pré-salifères » en haute mer, le pétrole et le gaz de schiste d'Argentine (Vaca Muerta) et les explorations autour des Malouines/Falkland ont hissé l'Atlantique Sud au rang de front énergétique global. Dans l'autre versant, l'Angola est devenu l'un des tout premiers producteurs africains de pétrole, tandis que la Namibie et l'Afrique du Sud enregistrent des forages prometteurs,

522 Juan Luis Suárez DE VIVERO, Etienne VILLELA MARRONI, Juan Carlos Rodriguez MATEOS, Eurico DE LIMA FIGUEIREDO et Alexandre ROCHA VIOLANTE « L'atlantisme dans l'Atlantique Sud », Chapitre 11 (Communauté d'intérêts et gouvernance des océans) in « Planification spatiale marine en Atlantique tropical », (S/dir.) Marie BONNIN et Sophie LANCO BERTRAND, Éditions IRD, Montpellier, 2023, en ligne <https://books.openedition.org/irdeditions/44869?lang=fr#anchor-fulltext>

523 Juan Luis Suárez DE VIVERO, Etienne VILLELA MARRONI, Juan Carlos Rodriguez MATEOS, Eurico DE LIMA FIGUEIREDO et Alexandre ROCHA VIOLANTE « L'atlantisme dans l'Atlantique Sud », Chapitre 11 (Communauté d'intérêts et gouvernance des océans) in « Planification spatiale marine en Atlantique tropical », (S/dir.) Marie BONNIN et Sophie LANCO BERTRAND, Éditions IRD, Montpellier, 2023, en ligne <https://books.openedition.org/irdeditions/44869?lang=fr#anchor-fulltext>

sans oublier l'étendue sénégal-mauritaniennes avec les dernières découverte de la décennie en cours. Cette densification des enjeux a mécaniquement attiré marines, investisseurs et diplomates, et ravivé des contentieux latents. Dans ce climat, Washington a réactivé en 2008 la Quatrième Flotte⁵²⁴ — dissoute en 1950 — pour patrouiller les eaux latino-américaines et caribéennes. Officiellement centrée sur la sécurité maritime et la lutte contre les « nouvelles menaces » (terrorisme, trafics), l'initiative a été lue à Buenos Aires et Brasília comme un signal politique adressé à une région en réorientation, riche en hydrocarbures et traversée par l'essor de gouvernements de gauche. La crispation a été alimentée par d'autres foyers de tension : forages britanniques près des Malouines, révélations sur des interceptions de communications visant notamment les câbles sous-marins longeant la côte brésilienne (point de convergence de liaisons Afrique–Amériques), ou encore la compétition discrète autour des infrastructures numériques et énergétiques⁵²⁵.

Figure 47 : Zones de responsabilités des Flottes US Navy depuis 2008



Source : wikipedia 25 juillet 2025⁵²⁶

À cette présence américaine répond l'inflexion multipolaire du bassin : Chine, Russie, Iran et plusieurs acteurs extra-régionaux ont accru leurs liens politico-économiques et portuaires avec l'Amérique du Sud et l'Afrique occidentale/ australe, pendant que de nombreux gouvernements latino-américains exploiraient des formes de « multi-alignement » plus autonomes. Dans le même temps, l'Atlantique Sud a vu se consolider des cadres propres — du Mercosur à la ZOPACAS — qui promeuvent paix, coopération et dénucléarisation, sans em-

524 Lamia OUALALOU : « L'US Navy se déploie autour de l'Amérique latine », Le Figaro, 29 avril 2008, en ligne L'US Navy se déploie autour de l'Amérique latine.

525 Idem.

526 Wikipédia, Quatrième flotte des États-Unis — Wikipédia, dernière mise à jour le 25 juillet 2025, consulté le 23 août 2025.

pêcher les rivalités et les fractures internes. S'y ajoute une vigilance croissante sur les « nouvelles lignes de vie » : routes marchandes, gisements offshore, mais aussi dorsales de données numériques transocéaniques et leur sécurité. Au cours des deux dernières décennies, le Brésil, les pays d'Amérique du Sud et les États africains lusophones (PALOP), et bien d'autres pays africains, dont le Maroc, ont renforcé leur rapprochement en développant une coopération horizontale visant à réduire les asymétries et à défendre leurs intérêts communs, notamment dans l'espace stratégique de l'Atlantique Sud.

14.3. L'Afrique atlantique, entre souveraineté et partenariats

Il convient de préciser que sur le versant Atlantique africain, les populations précoloniales tournaient majoritairement le dos à l'océan, qui demeurait périphérique à leurs activités. À l'inverse, la façade Est, ouverte sur l'océan Indien, bénéficiait dès l'Antiquité d'une intégration commerciale soutenue grâce à des conditions naturelles favorables à la navigation. Cette asymétrie a été bouleversée à partir de la Conférence de Berlin (1884), lorsque la conquête coloniale européenne s'est organisée à partir du littoral, transformant les côtes africaines en points d'ancrage stratégique : la France depuis le Sénégal et la Côte d'Ivoire, la Grande-Bretagne depuis le Ghana et le Nigeria, et l'Allemagne à partir du Cameroun. La mer devint alors un vecteur central de domination, mais aussi une clé de l'intégration contrainte du continent dans les circuits économiques mondiaux. Grâce aux immenses réserves de pétrole et de gaz du littoral africain, du Maroc à la Somalie, la valorisation des façades maritimes accentue l'handicap des pays enclavés. C'est le cas des pays du Sahel et même de l'Algérie, qui cherche toujours l'accès à l'océan, étant "coincée" en Méditerranée, alors que le Maroc bénéficie d'un atout stratégique avec sa large ouverture sur l'Atlantique, de Tanger jusqu'à la frontière mauritanienne⁵²⁷.

Force est de constater que bien que l'Afrique ne représente qu'environ 3 % du commerce mondial, plus de 90 % de ses échanges s'effectuent par voie maritime, ce qui confère au continent une position géostratégique centrale dans les dynamiques de mondialisation, en particulier avec l'essor des BRICS dans l'hémisphère Sud⁵²⁸. Cependant, cet espace est confronté à de multiples menaces : la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) compromet la sécurité alimentaire des communautés côtières, tandis que la piraterie, les trafics en mer (migrants, drogues, armes), le « bunkering » de pétrole et l'instabilité poli-

527 Bernard LUGAN : « L'Afrique et la mer », Le360.ma, disponible <https://fr.le360.ma/blog/la-chronique-de-bernard-lugan/lafrique-et-la-mer-239910>, publié le 08/06/2021, consulté le 09/06/2021.

528 Kevin MORISSET, dans compte rendu sur « L'Afrique : un continent maritime ? ». Conférence animée par le Capitaine de Vaisseau Frédéric SANONER, de la Marine Nationale française, au festival de géopolitique, Grenoble, 29 mars 2016, en ligne sur Clio-Conférences Comptes Rendus Festival de géopolitique - Grenoble 2016 consulté le 29/04/2021.

tique alimentent une insécurité maritime persistante. Ces défis nécessitent une coopération renforcée entre États atlantiques pour assurer une gouvernance durable des ressources, sécuriser les flux maritimes et faire de l'Atlantique un espace de paix, de stabilité et de développement partagé⁵²⁹.

Au total, l'Atlantique Sud est moins un « vide stratégique » qu'un espace de souverainetés actives, travaillé par des forces contraires : intégrations régionales et compétitions de puissances, exploitation et conservation, sécurité classique et sécurité des communs (pêcheries, environnement, câbles). Si des puissances atlantiques extérieures continuent d'y marquer leur présence et d'intervenir ponctuellement, elles n'ont plus — ni les moyens, ni la volonté — de se substituer aux acteurs locaux ou d'assumer leurs responsabilités souveraines. C'est désormais l'articulation, toujours délicate, entre initiatives des États riverains et convergences interrégionales qui dessine les contours réels de ce sous-système stratégique.

15. Le Maroc, trait d'union atlantique

Le Maroc inscrit son action dans une dynamique géostratégique atlantique en pleine évolution. À travers son ouverture sur le grand espace océanique, le Royaume entend jouer un rôle de trait d'union entre Atlantique et espace sahélo-saharien, entre Orient et Occident, entre Atlantique et Méditerranée, tout en s'adaptant aux mutations de l'environnement régional et international. L'initiative de l'Afrique Atlantique et le Processus des États Africains Atlantiques (PEAA) se déploient ainsi dans une dynamique globale et trouvent des échos dans d'autres initiatives similaires. Cette orientation s'insère dans une redéfinition plus large des équilibres atlantiques, marquée par l'émergence de nouveaux cadres de coopération.

Il joue un rôle vital pour la sécurité humaine et la prospérité économique à travers ses ressources halieutiques, énergétiques (notamment le Gazoduc Nigéria-Maroc, passant par le golfe de Guinée-à sécuriser-), ses routes commerciales maritimes, ses câbles numériques sous-marins, et les corridors stratégiques reliant l'océan Indien au Amériques via la Méditerranée, passant par Tanger, Port-Saïd ou Djibouti.

529 Africa Center For Strategic Studies dans une fiche de présentation d'un « séminaire sur le partenariat atlantique » du 17 au 20 juillet 2023, disponible à travers lien <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2023/07/2023-07-APS-Syllabus-FR.pdf>, consulté le 12 avril 2025.

15.1. Une approche géostratégique pour l'Afrique et le Sud global

C'est dans ce contexte que le Roi Mohammed VI, dans un message adressé aux participants du Sommet « L'Afrique pour l'Océan », tenu à Nice en marge de la Conférence des Nations unies sur l'Océan (UNOC) du 9 au 13 juin 2025, a réaffirmé l'engagement du Maroc pour une relecture stratégique du rôle maritime africain.

Cette vision repose sur trois axes complémentaires :

- la promotion d'une croissance bleue inclusive et durable,
- le renforcement de la coopération Sud-Sud à l'échelle continentale,
- et l'intégration régionale autour des espaces océaniques, notamment par le développement de synergies atlantiques.

Par cette approche, le Maroc entend faire de la dimension maritime un levier structurant de souveraineté partagée, de sécurité intégrée et de développement économique pour l'ensemble du continent africain⁵³⁰.

Le Maroc s'affirme aujourd'hui comme un acteur central des dynamiques maritimes en Afrique. Cette ambition repose sur des bases tangibles : une position géostratégique exceptionnelle à la jonction de l'Atlantique et de la Méditerranée, un développement portuaire accéléré avec Tanger Med, Nador West-Med et Dakhla Atlantique, ainsi qu'une diplomatie maritime active.

Dans ce cadre, la croissance bleue est considérée non comme une utopie écologique, mais comme un levier économique fondamental. Le Maroc a investi dans l'aquaculture durable, les énergies offshore, la modernisation logistique et la structuration industrielle portuaire. Les projets phares – Tanger Med, plateforme mondiale de transbordement, Nador West-Med, tourné vers le bassin euro-méditerranéen, et Dakhla Atlantique, axe sud-saharien – illustrent une stratégie d'aménagement à la fois géoéconomique et sécuritaire. Ces infrastructures ne sont pas neutres : elles permettent la projection d'influence, la surveillance maritime, la maîtrise des flux commerciaux et la montée en puissance de chaînes de valeur interconnectées à l'échelle continentale.

Le deuxième pilier, la coopération Sud-Sud et l'intégration régionale autour des espaces océaniques, est capital. Le discours royal insiste à juste titre sur la né-

⁵³⁰ Hespress.fr « UNOC-3 : le Roi souligne le plaidoyer du Maroc pour une relecture stratégique du rôle maritime africain », en ligne <https://fr.hespress.com/427997-unoc-3-le-roi-souligne-le-plaidoyer-du-maroc-pour-une-relecture-strategique-du-role-maritime-africain.html>, le 09 juin 2025, consulté le 09/06/2025.

cessité d'une approche africaine concertée, face aux menaces partagées – piraterie, pollution, pêche illégale, trafics – et aux enjeux d'exploitation durable des ressources. Le Maroc promeut un modèle de codéveloppement maritime, basé sur la mise en réseau des capacités, la coordination des politiques portuaires et la création de chaînes logistiques continentales, notamment au profit des pays du Sahel, dont le désenclavement dépend largement d'un accès maritime structuré et sécurisé. Ce rôle de relais logistique du Sahel, que le Maroc revendique, est l'une des clés de sa diplomatie océanique.

Enfin, l'ancrage atlantique du Maroc constitue le troisième axe stratégique. L'Initiative des États Africains Atlantiques, portée par le Royaume, vise à faire de cette façade un espace de coopération pragmatique, de sécurité partagée et de convergence énergétique, à travers des projets structurants comme le Gazoduc Africain Atlantique. Cette ambition s'inscrit dans une logique de redéploiement géopolitique africain, rompant avec les inerties héritées et visant à instaurer une gouvernance horizontale, collégiale et souveraine de l'espace maritime. Le discours royal va jusqu'à affirmer que « la façade atlantique de l'Afrique [...] représente un potentiel incommensurable de désenclavement, de transit et de projection pour le Continent »⁵³¹.

Le discours royal souligne ainsi que la façade atlantique de l'Afrique incarne un potentiel de désenclavement et de projection stratégique, plaçant le Maroc devant l'enjeu d'une capitalisation politique et économique de son modèle partenarial, conçu comme une « souveraineté institutionnelle solidaire » allant bien au-delà de ses seules ressources matérielles (phosphate, énergie)⁵³².

C'est précisément dans ce cadre que s'inscrit la trajectoire atlantique du Royaume. Il a progressivement consolidé son rôle d'acteur pivot, institutionnalisé en 2022 par le Processus des États Africains Atlantiques (PEAA). En combinant modernisation des infrastructures, coopération Sud-Sud et intégration régionale, le Maroc se projette désormais comme puissance océanique émergente, catalysant synergies transrégionales et co-prospérité atlantique dans un ordre multipolaire en recomposition.

531 Idem

532 Roudani CHERKAoui : « Rabat-Londres-Washington : Le "Triangle Atlantique actif" », La Vie Eco en ligne, publié le 09 juin 2025.

15.2. PEAA : socle d'une identité atlantique africaine

Le Maroc a donné corps à son ambition atlantique en lançant, le 8 juin 2022 à Rabat, la Conférence ministérielle du Processus des États Africains Atlantiques (PEAA), rassemblant 21 pays riverains pour construire une identité atlantique africaine fondée sur la paix, la prospérité partagée et la souveraineté concertée. La Déclaration de Rabat, adoptée lors de sa première réunion, appelle à une coordination étroite sur les questions de sécurité (lutte contre la piraterie, le terrorisme, la migration clandestine), d'économie bleue et de protection environnementale⁵³³. Cette dynamique a été consolidée en janvier 2025 avec une conférence coorganisée avec l'UNOCT⁵³⁴ sur la lutte contre le terrorisme et la sécurité maritime, qui a abordé les menaces sahéliennes et exploré des solutions innovantes telles que l'usage des drones pour la surveillance et le contre-terrorisme.

Au-delà des enjeux sécuritaires, la 5^e réunion ministérielle du PEAA, tenue au Cap-Vert en avril 2025, a validé un premier rapport de mise en œuvre prévoyant le renforcement des mécanismes nationaux de coordination, l'organisation de réunions sectorielles thématiques — telles que celles des ministres de la Justice — ainsi que l'intégration de l'aquaculture dans les stratégies de sécurité alimentaire et de développement économique. Cette orientation, entérinée par la Déclaration de Praia, réaffirme l'ambition collective de bâtir un espace atlantique africain fondé sur la paix, la sécurité et la prospérité partagée, tout en ouvrant la voie à la priorité institutionnelle accordée à la sécurité alimentaire⁵³⁵, tout en valorisant des synergies avec les initiatives atlantiques du Nord, notamment celle des États-Unis, ou avec le Sud.

Cette priorité donnée à la sécurité alimentaire trouve également une traduction institutionnelle dans la Conférence Ministérielle sur la Coopération Halieutique entre les États Africains Riverains de l'Océan Atlantique (COMHAFAT), créée dès 1989 à l'initiative du Maroc, ce qui témoigne de l'ancienneté et de la constance de son engagement en faveur d'une gouvernance durable des ressources maritimes. Regroupant 22 pays du Maroc à la Namibie, cette organisation intergouvernementale, dont le siège et le secrétariat exécutif sont basés à Rabat, œuvre à la préservation des ressources halieutiques, à la lutte contre la pêche INN (illicite, non déclarée et non réglementée), et à la solidarité avec les pays

533 Le 360 : « Déclaration finale: les ministres des États africains atlantiques saluent la vision du roi Mohammed VI », disponible à travers lien <https://fr.le360.ma/politique/declaration-finale-les-ministres-des-etats-africains-atlantiques-saluent-la-vision-du-roi-mohammed-261540/>, du 08 juin 2022.

534 Avec le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (UNOCT)

535 MAP à travers lien : <https://snrtnews.com/fr/article/5eme-reunion-ministerielle-du-processus-des-etats-africains-atlantiques-adoption-de-la>, du 08 avril 2025.

enclavés et géographiquement désavantagés. La COMHAFAT joue ainsi un rôle structurant dans la diplomatie maritime panafricaine du Maroc, notamment dans le cadre de son positionnement en tant que leader en matière d'économie bleue responsable⁵³⁶.

Dans le prolongement du PEAA, qui a jeté les bases d'une identité atlantique africaine fondée sur la concertation et la coopération multilatérale, le Maroc a choisi d'opérationnaliser cette dynamique à travers une initiative plus concrète et tournée vers le développement. C'est dans cet esprit qu'a été lancée en 2023 l'Initiative Atlantique Africaine, destinée à offrir un accès maritime aux pays du Sahel et à consolider l'intégration économique de la façade atlantique africaine.

15.3. L'Initiative Atlantique Africaine

Conscient de ces enjeux, le Maroc a lancé en 2023 une Initiative Atlantique d'envergure visant à ouvrir un nouvel accès maritime aux pays du Sahel via le territoire marocain. Cette initiative, soutenue au plus haut niveau de l'État, par le discours Royale commémorant l'anniversaire de la Marche verte, le 06 novembre 2023, propose de connecter les réseaux routiers et ferroviaires sahéliens aux ports atlantiques du Maroc (notamment le futur port de Dakhla).

L'Initiative Atlantique n'est pas seulement diplomatique ou économique : elle constitue une stratégie géopolitique multidimensionnelle de projection du Maroc vers l'hinterland africain, dans une logique de co-développement, de solidarité Sud-Sud et de sécurisation collective. Elle redéfinit la façade atlantique comme un espace stratégique de convergence afro-marocaine dans le cadre du nouvel ordre mondial multipolaire

Le pari géopolitique du Maroc consiste à la fois à renforcer la coopération Sud-Sud en offrant aux pays du Sahel un débouché sur l'Atlantique et à accroître son influence stratégique en devenant leur accès maritime, redéfinissant ainsi les corridors régionaux face aux alternatives concurrentes. Toutefois, ce projet se heurte à de forts défis sécuritaires, les axes transsahariens traversant des zones instables souvent ciblées par les groupes armés. Si les infrastructures sahéliennes sont vulnérables, leur amélioration à long terme peut favoriser la stabilisation en désenclavant les territoires, en stimulant l'économie locale et en consolidant la présence de l'État.

536 COMHAFAT. (2024). Présentation, objectifs et missions. Organisation officielle. Pour plus d'informations, voir site <https://www.comhafat.org/fr/>

C'est dans cette logique que l'approche marocaine articule développement et sécurité, en cherchant à traiter les causes profondes de l'instabilité — pauvreté, chômage, exclusion — par l'intégration économique et la connectivité régionale plutôt que par la seule réponse militaire.

15.3.1. Enjeux du désenclavement du Sahel

Le désenclavement du Sahel s'inscrit dans un contexte de rupture géopolitique profonde. À la suite de plusieurs changements de régime au Mali, au Burkina Faso et au Niger, et face aux sanctions de la CEDEAO, ces trois pays ont formé l'Alliance des États du Sahel (AES). Soutenue par la Russie et la Chine, cette alliance ambitionne de créer une structure de défense mutuelle et une union économique et monétaire souveraine. Cette dynamique est également une réponse à l'asphyxie logistique historique que ces pays ont subie de la part des ports côtiers ouest-africains, qui n'ont pas hésité à utiliser l'accès à la mer comme une arme lors des tensions régionales.

Face à cette situation, le Maroc présente une alternative de désenclavement par l'Atlantique, perçue comme une solution idoine et dénuée d'ingérence. Cette initiative, matérialisée par plusieurs réunions ministérielles multilatérales et par l'élaboration d'une feuille de route commune avec les pays concernés — en particulier le Mali, le Burkina Faso, le Niger et le Tchad — ainsi que par un dialogue bilatéral renforcé avec la Mauritanie, pays-pivot de cette architecture à travers des rencontres régulières entre les deux chefs d'État, a pour objectif la création d'un corridor transsahélien reliant les bassins de production sahéliens au port de Dakhla Atlantique.

L'effet recherché est un partenariat gagnant-gagnant qui positionne le Maroc comme un hub logistique régional, renforce la connectivité et la sécurité des échanges, et promeut une prospérité partagée, stabilisant ainsi toute la région sur les plans économique et sécuritaire.

15.3.2. Nouveaux Corridors et enjeux portuaires

L'accès des pays sahéliens aux ports ouest-africains est un enjeu régional majeur. Pour le Maroc, cela représente une opportunité stratégique, mais aussi un défi sécuritaire, en particulier dans un contexte marqué par l'instabilité sahélienne. Renforcer la sécurité maritime, appuyer la coopération régionale, et investir dans les corridors sécurisés et connectés (ex. Maroc-Niger via la Mauritanie) sont essentiels pour garantir la résilience des échanges et asseoir le leadership logistique du Maroc en Afrique.

N'oublions pas que le simple accès à la mer confère à un pays une ouverture vers l'ensemble du globe⁵³⁷. Le contrôle des espaces maritimes repose notamment sur la maîtrise des détroits stratégiques — tels que celui de Gibraltar — et, plus largement, des points de passage obligés dans les mers étroites. Dans ce cadre, les côtes sahariennes du Maroc, faisant face aux archipels espagnols et portugais de l'Atlantique, occupent une position géographique de premier plan. En plus, les événements récents au Moyen-Orient, particulièrement les opérations militaires à Gaza depuis le 7 octobre 2023, et les attaques des Houthis visant les navires dans le détroit de Bab el-Mandeb, ont bouleversé les routes maritimes traditionnelles. Le trafic, autrefois centré sur le canal de Suez, tend désormais à se détourner vers l'Atlantique Sud, en contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, à l'extrême sud du continent.

Dans ce contexte, l'espace atlantique africain retrouve une importance stratégique que l'on croyait déclinante. Un nouveau schéma géopolitique et géo-logistique est en train d'émerger à plus long terme, redéfinissant de nouveaux axes de circulation maritime mondiale.

15.4. Maroc, passerelle afro-latino-atlantique

Longtemps centrée sur les dynamiques Nord-Nord, la réflexion atlantique s'oriente aujourd'hui vers une lecture « verticale » qui intègre le Sud, où l'espace afro-atlantique occupe une place centrale. Héritage des circulations coloniales et des flux humains, cet espace reliant l'Afrique de l'Ouest et australe à l'Amérique latine est désormais perçu comme un horizon contemporain de coopération géopolitique et géoéconomique⁵³⁸. Le Maroc, fort de sa position charnière et de son capital diplomatique, s'y impose comme catalyseur : sa diplomatie a permis de réduire le nombre d'États latino-américains et caribéens reconnaissant la république "fantoche" (de 30 en 1991 à une dizaine aujourd'hui), tout en multipliant les partenariats économiques. Avec 75 % des réserves mondiales de phosphate, Rabat fournit 40 % des importations brésiliennes, se place troisième fournisseur de la région et premier exportateur arabe vers le Mexique en 2020 (298 millions USD, phosphates, produits halieutiques, pièces mécaniques et aéronautiques)⁵³⁹. Ces acquis, amorcés par la visite royale de 2004, traduisent un repositionnement stratégique dans un espace longtemps considéré comme acquis aux thèses adverses.

537 Alfred T. Mahan, dans son analyse de la puissance maritime, avait constaté que le contrôle des grandes routes maritimes passe par celui des détroits, ou plus généralement des « mers étroites ».

538 Youssef TOBI : « L'espace atlantique : catalyseur des relations Maroc-Amérique latine », Policy Brief, N° 24/23, Policy Center for the New South, Juin 2023, pp 2-3

539 Rym BOUSMID : « Maroc – Amérique latine : une opération séduction contrariée », Jeune Afrique, 27/08/22

Cette projection sud-atlantique n'est pas exempte de contraintes. L'activisme algérien et vénézuélien, appuyé sur des alliances énergétiques et idéologiques, continue de nourrir le front séparatiste, tandis que les alternances politiques latino-américaines marquées par la « vague rose » fragilisent les acquis diplomatiques marocains. Pourtant, Rabat a su s'imposer comme un interlocuteur fiable et adaptable, interlocuteur privilégié du Brésil tant sous Jair Bolsonaro que sous Lula da Silva, et deuxième partenaire commercial africain du Mexique. En reliant l'Afrique et l'Amérique latine, le Maroc contribue à recomposer les équilibres de l'Atlantique Sud, à structurer de nouveaux corridors économiques et à inscrire son action dans une logique de coopération Sud-Sud complémentaire à ses partenariats Nord-Sud.

À cette dimension économique et diplomatique s'ajoute un enjeu sécuritaire essentiel. L'Atlantique Sud est traversé par des menaces transnationales — piraterie, trafics illicites, principalement le trafic de stupéfiants (qui ont fait l'objet d'une analyse détaillée dans cette modeste étude), migrations clandestines, débordements terroristes du Sahel, vulnérabilités climatiques — qui imposent une gouvernance collective de ses routes maritimes et de ses ressources océaniques. Dans ce cadre, l'expérience marocaine en matière de sécurisation des façades maritimes, de modernisation portuaire (Tanger Med, futur port de Dakhla) et de coopération multilatérale (Processus des États Africains Atlantiques, COMHAFAT) constitue une contribution de poids. En liant le Sahel enclavé aux ports atlantiques et en rapprochant l'Afrique de l'Amérique latine, Rabat participe à l'édification d'un espace afro-atlantique plus intégré. Ce mouvement rejoint pleinement l'esprit du Partnership for Atlantic Cooperation (PAC), lancé en 2023 par les États-Unis et rassemblant 32 États côtiers autour d'une Déclaration commune, qui marque un tournant vers une gouvernance collective et inclusive de l'Atlantique, articulant sécurité, développement et prospérité partagée entre Nord et Sud.

Ainsi, en plaçant le développement socio-économique, l'intégration Sud-Sud, la souveraineté et la sécurité maritime au cœur de sa projection atlantique, le Maroc contribue à esquisser les contours d'un espace de coopération partagée et de gouvernance collective. Cette dynamique, porteuse d'un nouveau paradigme régional, ouvre également la voie à l'élaboration d'une doctrine maritime structurante, qui méritera d'être approfondie dans une recherche ultérieure.

15.5. L'envers des mégaprojets : le réalisme sécuritaire

Ce potentiel, souvent mis en avant dans les déclarations officielles, impose en ré-

alité des responsabilités lourdes et des défis multiples, qui vont bien au-delà des ambitions affichées de croissance bleue ou d'intégration régionale. Le développement portuaire – Tanger Med, Nador West-Med, Dakhla Atlantique – constitue une avancée incontestable. Mais il appelle une sécurisation rigoureuse des infrastructures critiques, une surveillance efficace des zones économiques exclusives (ZEE), et une montée en puissance des moyens navals et techniques. Sans cela, les ambitions restent vulnérables aux risques bien réels : piraterie, pêche illégale, pollution transfrontalière, trafics illicites ou conflits d'usage.

Si les déclarations officielles esquissent une vision ambitieuse de la politique maritime marocaine, leur adéquation avec les réalités géostratégiques mérite un examen critique. Le Royaume affronte dans l'espace méditerranéen des défis structurels persistants, caractérisés par une complexité sécuritaire souvent fragmentée et insuffisamment appréhendée.

Au-delà de l'océan Atlantique, souvent mis en exergue dans les discours de coopération Sud-Sud, la façade méditerranéenne du Maroc concentre des enjeux plus sensibles et complexes. D'abord, en raison de sa proximité avec l'Europe, qui en fait un point de passage crucial pour les flux commerciaux mais aussi migratoires. Ensuite, parce qu'elle s'inscrit dans une région où les tensions géopolitiques – Libye, le Moyen-Orient, instabilité au Sahel, rivalités turco-européennes – ont des répercussions directes en mer. À cela s'ajoute la question encore insuffisamment traitée de la co-souveraineté et de la gestion des ressources partagées avec les pays riverains du bassin occidental méditerranéen et en Atlantique. Le Maroc doit également composer avec une pression normative croissante de l'Union européenne (traçabilité halieutique, zones de pêche durables, sécurité portuaire), dans un cadre de coopération souvent asymétrique. La multiplicité des acteurs, la circulation croissante des flux maritimes, ainsi que l'intérêt stratégique accru pour les zones maritimes nécessitent une vigilance renforcée face aux risques de conflits, aux menaces asymétriques et aux activités illicites (piraterie, pêche illégale, trafic). Dans ce contexte, la coopération régionale et internationale devient incontournable. Elle permet non seulement de prévenir les tensions entre pays riverains, mais aussi de promouvoir une gouvernance concertée et sécurisée des espaces maritimes. Une telle approche est indispensable pour garantir la stabilité, protéger les intérêts nationaux et construire une prospérité partagée dans un environnement maritime de plus en plus complexe.

Conclusion Générale

Au terme de cette étude, un constat s'impose : dépasser la dispersion des initiatives pour converger vers une gouvernance pan-atlantique cohérente, inclusive et résiliente. L'« ordre sécuritaire » que nous avons cartographié (Partie I) passe d'un patchwork institutionnel à des cadres plus intégrés, où instruments politiques, économiques et sécuritaires se renforcent mutuellement. La Méditerranée, espace disputé mais prometteur, en est le révélateur et la charnière : ses tensions (migrations, pressions énergétiques, rivalités) coexistent avec des dynamiques de coopération qui relient l'Atlantique à d'autres bassins stratégiques. ZOPACAS relancée, Code de conduite de Yaoundé, dispositifs latino-américains et caribéens : autant de briques qui, mises en système, dessinent les contours d'une sécurité collective et d'une prospérité partagée.

Dans ce mouvement, le Maroc dispose d'atouts singuliers et de responsabilités accrues. Ses deux façades maritimes, ses corridors logistiques et son « triangle portuaire » (Tanger–Nador–Dakhla) en font un pivot géostratégique naturel entre Europe, Afrique et Amériques. Mais cette projection n'a de sens qu'adosée à un impératif de souveraineté : sécuriser la Zone Économique Exclusive atlantique (~1,2 million km²) et le plateau continental ; protéger les investissements structurants, notamment au Sahara marocain ; lutter contre les pêches INN et les trafics ; garantir la continuité des chaînes énergétiques et numériques. S'y ajoute un déficit critique de flotte marchande — héritage de la privatisation de la COMANAV en 2007 et source de l'aphorisme « port sans navires » — avec à peine une dizaine d'unités actives (~17 navires) encore recensées en 2025, révélant une dépendance aux armements et pavillons étrangers. La réponse consiste à relancer le pavillon, monter en puissance industrielle et sécuriser les corridors afin de rapatrier la valeur et réduire la dépendance : (1) relance ciblée d'armements (segments pétroliers, cabotage stratégique) ; (2) montée en gamme de la réparation lourde via le nouveau chantier naval de Casablanca (concession internationale, docks et quais d'armement dédiés) ; (3) amorce d'une filière de construction navale ouverte aux partenariats, dont certains se sont déjà positionnés. L'objectif est clair : convertir l'avantage géographique en souveraineté logistique, en sécurisant les chaînes d'approvisionnement et en réduisant l'empreinte en devises liée aux affrètements, condition sine qua non de la résilience économique et de l'affirmation souveraine.

D'où la nécessité d'une doctrine nationale de sécurité maritime, claire et opérationnelle, qui dépasse les silos sectoriels. Quatre exigences s'en dégagent : (1) un cadre juridique unifié et appliqué ; (2) une capacité d'anticipation renforcée

(renseignement, MDA, veille satellitaire) ; (3) un commandement inter-agences véritablement intégré, appuyé sur des moyens navals, une flotte marchande relancée et une base industrielle-navale (réparation, construction, soutage « verts ») ; (4) une diplomatie active dans les enceintes normatives (OMI, BBNJ, UNOC), pour peser sur les standards (climat, sûreté, données). À cette architecture s'ajoute un pilier sociétal : la résilience des communautés littorales (prévention, gestion de crise, relèvement) comme garantie d'un continuum sécurité-développement.

Sur le plan externe, la trajectoire gagnante est celle de la co-gouvernance : faire des rivalités autour des hubs et des corridors des espaces de règles partagées, d'interopérabilité et de confiance. En assumant sa multi-appartenance (BRI, IMEC, ZLECAf) tout en consolidant le PEAA et l'Initiative Atlantique Africaine, le Maroc peut transformer sa géographie en « préférence de route » : ports green & smart, e-carburants, cybersûreté et traçabilité, couplés à des accords de corridors sécurisés avec le Sahel et la Mauritanie. C'est ainsi que le Royaume passe du statut de théâtre d'influences au rôle d'architecte de régulation, au service d'un Atlantique africain plus intégré.

L'option stratégique est claire : capitaliser sur l'avantage géographique et institutionnel pour ancrer, dans la durée, une sécurité maritime intégrée — environnementale, navale, économique et sociétale. À cette condition, la profondeur maritime du Maroc cessera d'être seulement une exposition aux risques pour devenir un multiplicateur de puissance au bénéfice de la stabilité régionale, de la prospérité inclusive et de la crédibilité internationale du Royaume. Autrement dit, faire de la mer non plus un front, mais un bien commun gouverné, où s'alignent souveraineté, sécurité et développement.

La sécurité maritime ne peut être abordée de façon fragmentée. Elle exige une doctrine nationale cohérente qui dépasse les projets sectoriels ou les effets d'annonce. Cela suppose : un cadre juridique unifié, une capacité d'anticipation stratégique (renseignement maritime, veille satellite), un commandement opérationnel intégré, et une projection diplomatique crédible dans les instances internationales (OMI, BBNJ, COP sur les océans). En Méditerranée comme en Atlantique, l'absence d'une telle vision concertée fragilise l'ensemble de l'architecture de sécurité du pays. Pour consolider son rôle de pilier de la sécurité maritime en région, le Maroc gagnerait à valoriser pleinement ses atouts géostratégiques. Cette ambition appelle à transcender la logique de réaction pour adopter une vision prospective par une montée en puissance capacitaire et en menant une diplomatie maritime cohérente et constante.

Bibliographie

- Sébastien ABIS et
Julia TASSE « Géopolitique de la mer. 40 fiches illustrées pour comprendre le Monde », Editions EYROLLES, collection IRIS, dirigée par Pascal BONIFACE, 2022
- Tahar Abou El Farah « Trois ports, trois corridors économiques », *La Vie Eco*, du 01 décembre 2024, en ligne
- Yousra ABOURABI « La politique migratoire de l'Union africaine Vers un changement de paradigme sécuritaire ? », *Défense (Union -IHEDN) n° 196* (consacré à « L'Afrique et la sécurité aujourd'hui »), janvier-Février 2019, pp 52-53
- Mariano AGUIRRE « La drogue, alibi de Washington en Amérique latine : Militarisation de la lutte contre le narcotrafic », in *Le Monde diplomatique* d'avril 1997, pp.8-9
- Mehdi ALIOUA &
Jean-Noël FERRIE « Introduction : Externalisation Européenne des contrôles migratoires et recomposition des circulations en Afrique Méditerranéenne », dans « La nouvelle politique migratoire marocaine », publié par Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc, 2017, pp. 7-17
- Fadoua AMMARI &
Rida LYAMMOURI « La Chine et la Russie face à la question du Sahara marocain : vers une convergence des intérêts stratégiques », *Policy Center For the New South, Research Paper - N° 05/25 - Juin 2025*
- Assemblée Générale
de l'ONU « Les océans et le droit de la mer », *Rapport du Secrétaire général A/75/70* du 16/03/2020, pp. 4-9/22.
- AUSACO
(Autonomy for the
Sahara Coalition) « CIA Document: Algeria wanted a micro-state in Western Sahara to reach the Atlantic », Available online at <https://ausaco.org/opinion/396>, release May 23, 2023. Retrieved August 24, 2025
- Mehdi BA « Huile et farine de poisson : quand l'Europe affame l'Afrique de l'Ouest », *Jeune Afrique*, 04 juin 2021
- Daniel BACH *Regionalism in Africa: Genealogies, institutions and trans-state networks*, Routledge: London, 2015
- Thierry BALZACQ « Théories de la sécurité : Les approches critiques », Éd: Presses de Sciences Po, Collection : Références, 2016
- Bartolomé BENNASSAR,
et Lucile BENNASSAR « Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats, XVIe-XVIIe siècles », Paris, Perrin, 1989
- Marie BONNIN et Sophie
LANCO BERTRAND (dir.) « Planification spatiale marine en Atlantique tropical », Éditions IRD, Montpellier, 2023
- Louis BORER « Quand la piraterie profite des crises au Moyen-Orient pour ressurgir dans l'Océan Indien » in *Moyen-Orient n° 64* Octobre -Décembre 2024, p 69

- Hervé COUTAU-BEGARIE « *Traité de stratégie* », éditions ISC/ECONOMICA, (3^e édition revue et augmentée), Bibliothèque Stratégique, Paris, 2002
- Hervé COUTAU-BEGARIE « À quoi sert une marine ? », dans *Stratégie* 2015/2 (N° 109), pp 11-18
- Hervé COUTAU-BEGARIE et Martin MOTTE « *Approches de la géopolitique* », Paris, Economica, 2013
- Hervé COUTAU-BEGARIE « *La nouvelle stratégie navale* », dans "Stratégie"/1-2 (n° 89-90), Institut de stratégie Comparée, 2008.
- Hervé COUTAU-BEGARIE « *Géostratégie de l'Atlantique Sud* », PUF, Paris 1985
- Jacques BAUD « *Terrorisme. Mensonges politiques et stratégies fatales de l'Occident* », Editions du Rocher, 2016
- Fouad BELHADRI « *La gouvernance sécuritaire au Maroc. Approche juridique en interaction avec les autres déterminants de la bonne gouvernance* », REMALD, 2020
- Alexandra BELLAYER-ROILLE « *Entre souveraineté et transnationalité, les défis du droit de la mer* », Dans *Revue internationale et stratégique* 2014/3 (n° 95), pages 111 à 119
- Pascal BONIFACE (S/Dir.) « *Dictionnaire des relations internationales* », édition Hatier, 1996
- Marie-Laure BONIFASSI « *Montego Bay : 30 ans après. Appropriation et exploitation des espaces maritimes : Etat des lieux, droit, enjeux* », Centre d'Etudes Supérieures de la Marine (CESM), cesm.etudes@marine.defense.gouv.fr, 9 août 2013
- Mounia BOUCETTA « *Accélérer le développement en Afrique : Quels leviers stratégiques* », Policy Center for the New South, P.B - n° 43/25 - Septembre 2025, pp. 4-8
- Jean-Yves BOUFFET « *Le terrorisme maritime : menace ou fantasme ?* », *Revue Conflits* 29 mars 2021
- Mostafa BOUSSIF « *Sécurité des ressources naturelles au regard des intérêts des principales puissances étrangères en Afrique* », in « *Afrique et Puissances. Dans un contexte de risques, crises et remise en cause de la coopération internationale* » ; S/ direction de Mhammed ECHKOUNDI et Younes ZAKKARI, publié par l'Institut universitaire des études africaines, euro-méditerranéennes et libéro-américaines, Université Mohamed V, Rabat, avril 2025
- Mostafa BOUSSIF « *Les atouts maritimes du Maroc. Pour une puissance africaine en devenir* », dans "Revue Diplomatique" (Institut d'études de géopolitique appliquée de Paris), numéro 21 de juin 2023, pp 49-55

Mostafa BOUSSIF	« Enjeux pour la sécurité et la sûreté maritimes des Etats côtiers au regard du Droit de la mer », in « Le Droit de la mer : Enjeux et Perspectives pour le Maroc », Collectif sous la Direction de Mohammed Zakaria ABOUDDAHAB, Miloud LOUKILI et Helmut REIFELD, publié par Konrad Adenauer Stiftung, Rabat, 2018, pp. 145-158.
Mostafa BOUSSIF	« Sécurité et sûreté maritimes dans le monde : Enjeux pour la coopération Economique Marocaine », Thèse de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques (Spécialité Economie Publique et Politiques économiques), Université Mohamed V, Rabat, 2005
Mostafa BOUSSIF	« Activités portuaires et développement socio-économique au Maroc », Mémoire de DES (Diplôme des Etudes Supérieures) en Sciences économiques, Université Mohamed V, Rabat, 1996
Fernand BRAUDEL	« La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II », Paris, Armand Colin, 1949
Christian BUEGER, & Timothy EDMUNDS,	« Understanding maritime security », Oxford University Press, 2024
Christian BUEGER	« What is Maritime Security? » dans la revue Marine Policy (volume 53, pages 159-164), mars 2015.
James CABLE	« L'avenir de la diplomatie navale », in Revue "Stratégique" N° 48- 4ème trimestre / 1990, Fondation pour es Etudes de Défense Nationale (FEDN), pp. 59-77
James CABLE	« Gun boat Diplomacy, 1919-1979 », Londres, Macmillan, 1981
Diego CARDONA	« L'évolution de la notion de sécurité au Mexique », Thèse Doctorat ès sciences politiques (histoire et politique internationales), Thèse N° 664, Institut Universitaire de Hautes Etudes Internationales, Genève 2004, pp. 86-94
Pascal CHAIGNEAU	« De la Libye au Nigeria, analyse de situation d'une zone fragmentée », dans Dialogues Stratégiques, Premier Volume, mai 2016, OCP Policy Center, pp. 91-97
Aymeric CHAUPRADE	« Géopolitique : Constantes et changements dans l'histoire », éditions ellipses, 2è édition, 2003
CNUCED	« Rapport sur le développement économique en Afrique 2024 », 10 février 2025
Pierre CONESA	« Introduction : La sécurité internationale sans les États », Armand Colin Revue internationale et stratégique, 2003/1 n° 49
Conseil Economique, Social et Environnemental (CESE)	« L'économie bleue : pilier d'un nouveau modèle de développement du Maroc », Auto-saisine n°38/2018

- S. Julian CORBETT « Principes de stratégie maritime », traduction française, FEDN (Fondation pour les études de défense nationale) & Economica, Paris, 1993
- Didier CORMORAND « Droits Maritimes, un enjeu stratégique », dans "Manière de voir", Le Monde Diplomatique, n° 178, Août-Septembre 2021, page 18
- Mireille COUSTON « Droit de la sécurité internationale », Edition Larcier, collection Paradigme, 2016
- Cyrille POIRIER
COUTANSAIS « La résistible ascension des marines émergentes », (Article) dans Revue internationale et stratégique 2014/3 (n° 95), pages 83 à 91
- Cyrille POIRIER
COUTANSAIS « Géopolitique des océans. L'Eldorado maritime », Editions "ellipses", 2012
- Philippe CRIST « La sûreté dans les transports maritimes : facteurs de risques et répercussions économiques », Rapport sous l'égide du Comité des Transports Maritimes de l'OCDE, Juillet 2003
- Peter DOMBROWSKI « Resource Wars: The New Landscape of Global Conflict, » Naval War College Review: Vol. 57 : No. 1 Art. 24. 2004, Available at: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol57/iss1/24>
- Mohammed Rachid DOUK-KALI & Abdelkabar KAMILI « Système marocain de production halieutique et sa dépendance du reste du monde », Research Paper de l'OCP Policy Center, novembre 2018, p 9
- Éric de La MAISONNEUVE « La Stratégie des Normes », Société de Stratégie – AGIR, n°38, mai 2009
- Laurent Adam DE VILLIERS « De l'Océan mondial à la territorialisation des espaces maritimes », dans collectif S/dir. Guibourg DELAMOTTE et Cédric TELLENNE « Géopolitique et géoéconomie du monde contemporain. Puissance et conflits », éditions La Découverte, Col. Repères, 2025
- Emmanuel DESCLEVES « La mer, vecteur et enjeu du futur », dans Études 2013/3 (Tome 418), pages 295 à 306
- Emmanuel DESCLEVES « Mondialisation et commerce maritime : une histoire millénaire », in Défense Nationale et Sécurité Collective", août-Sept. 2009, pp. 83-84
- Guillaume DEVIN Les Organisations Internationales, Armand Colin, Dunod Editeur, 2^{ème} édition, 2016
- Sylvain DOMERGUE « Notion en débat. Sécurité maritime », Géoconfluences, en ligne, publié le 18 mars 2024
- Sylvain DOMERGUE « La construction des échelles de la sécurité maritime dans un contexte d'intégration régionale : le cas de la grande région Caraïbes et ses façades Atlantique et Pacifique », Cybergeo: European Journal of Geography [En ligne]

- Gérard DUSSOUY « Les théories géopolitiques. Traité de relations internationales (I) », éd. L'Harmattan, Collection Pouvoirs comparés, 2006.
- Mhammed ECHKOUNDI, & Al « Afrique et Puissances », Publications de l'Institut des Etudes Africaines, Laboratoire : LERIA, Série : Colloques (n° 17), 2013
- Rachid EL HOUDAIGUI « Géopolitique maritime du Maroc : défis sécuritaires et projection sous régionale », Policy Center For New South, mai 2015
- Rachid EL HOUDAIGUI « La crise de la pêche Maroc-Européenne (1994-1995) : un nouvel enjeu de sécurité au sud de Gibraltar » in Revue "Paix et Sécurité Internationale", (REPSI), S/direction de Rachid EL HOUDAÏGUI, N° 1, Tanger en juin 2003
- Hugues EUDELIN « Le transport maritime face aux menaces sécuritaires » dans Revue internationale et stratégique 2017/3 (n°107), pp. 95-104
- Hugues EUDELIN « Stratégie maritime : évolutions et nouveaux acteurs », dans Revue Défense Nationale 2016/4 (N° 789), pages 37 à 43
- FAO « La situation mondiale 2020 : résumé des pêches et de l'aquaculture », disponible sur le site de la FAO
- Jacques FONTANEL « La Conversion économique du Secteur militaire », Editions Economica, Paris 1994
- Adil Faouzi « Morocco's Maritime Fleet Declines to 17 Ships, Government Plans Revival Strategy », Morocco World News, Jun, 25, 2025
- Adil FAOUZI « African Lion 25 : US Officials Exalt Morocco's Cornerstone Partnership », MWN (Morocco World News), May, 14, 2025
- Adil FAOUZI « Morocco Launches Bid for Africa's Largest Shipyard in Casablanca », Morocco World News, Apr, 12, 2025,
- Raouf FARRAH « Seeds of reform », Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 29 Apr. 2025
- Peter FEAVER « What is grand strategy and why do we need it? », <https://foreignpolicy.com/2009/04/08/what-is-grand-strategy-and-why-do-we-need-it/> April 8, 2009
- Maud FONTENOY « L'océan, source de la vie. Protégeons notre mer nourricière », L'observatoire Eds., publié le 21 mai 2025
- Pascal GAUCHON & et Jean-Marc HUISSOUD « Les 100 Mots de la Géopolitique », Que sais-je ?, Presses Universitaires de France/ Humensis, 2017, pp. 27-28
- Géolittoral /Gouvernement Français « Petit dictionnaire de la mer et du littoral », in /Le portail de la mer et du littoral, publié par le Gouvernement français le 20 mai 2025

- Yan GIRON « Précis de la puissance maritime. Agir sur les océans », Bernard Giovanangeli Editeur, 2020
- Pierre VERLUISE & Yan GIRON « Les espaces maritimes, lieux d'une mondialisation... criminelle hybride ? » dans un entretien avec Yan Giron, Diploweb, 5 juillet 2018, en ligne
- Yan GIRON « Vers une nouvelle vague de criminalité maritime », dans Sécurité globale 2018/1 (N° 13), pages 23 à 35
- P.F. GONIDEC & R. CHARVIN « Relations Internationales », Editions Montchrestien, Collection « université nouvelle », 3è Edition, Paris, 1981
- GREENPEACE « Nourrir le monstre. Comment les industries européennes de l'aquaculture et de l'alimentation animale volent la nourriture des communautés d'Afrique de l'Ouest », sur le site de Greenpeace
- Jean-Claude GRENIER « L'Europe en accusation », Ecofinance, novembre 2003, pp 70-77
- Laurent GUILLAUME (dir) « Africa Connection », La manufacture du livre, Paris 2019
- Serge GRUZINSKI « Puisque la Terre est ronde », in Le Monde Diplomatique, Manière de Voir, n° 178 (août-Septembre 2021) (consacré à "la mer, histoire, enjeux et menaces), pp 8-9
- Serge HALIMI « Les puissants redessinent le monde », dans dossier relatif au "Grand Marché Transatlantique", in Le Monde Diplomatique du juin 2014, p. 11
- Kanako HASEGAWA & Ulrike LEHR « Morocco: Strengthening climate resilience to safeguard and grow coastal tourism jobs », World Bank Blogs, September 24, 2024
- Joseph HENROTIN « Les fondements de la stratégie navale au XXIè siècle », Institut de Stratégie Comparée, ECONOMICA, Paris 2011
- Philippe HUGON « L'économie des conflits en Afrique », dans "La revue internationale et stratégique", n° 43, automne 2001, Ed Armand Colin, pp. 152 à 169
- Salim JEDDAY & Mohamed BOUCHKYOUA (S/dir.) « التنظير الجيوبوليتيكي للقوة في العلاقات الدولية » (2025). Democratic Arab Center for Strategic, political & Economic Studies, Berlin- Germany
- Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES) « L'océan : enjeu mondial et solution planétaire », Rabat, 2023. Disponible en ligne : Content - IRES Intelligence Platform (IIP)
- Institut Royal des Etudes Stratégiques (IRES) « Les enjeux géostratégiques des espaces maritimes », Actes de la rencontre internationale, organisée par (IRES), à Rabat le 30 novembre 2015
- Fahd IRAQI « Maroc : la nouvelle route de la cocaïne », Jeune Afrique, 12 novembre 2019, en ligne
- Camille JAULAIN « African Connection », in CARGO Marine, 1er trimestre 2017, N°8

- Michael T. KLARE « *Superpower Rivalry at Sea* », *Foreign Policy*, No. 21 (Winter, 1975-1976), pp. 86-96+161-167, published by: Slate Group, LLC
- Yves LACOSTE « *Dictionnaire de géopolitique* », éditions Flammarion, 1995.
« *Stratégie navale, guerre ou dissuasion ?* » Éditions Nathan, 1981
- Pierre LACOSTE (Amiral) « *Stratégies navales du présent* », Editions J.C. Lattes , 1986
« *Le Contrôle des Grands Espaces* », In *Sciences & Vie*, Numéro Hors-série, Consacré à la « Guerre et Armements », N° 157, décembre 1986
- Hassan LAFHAL « *La Sûreté Maritime entre Droit et pratique* », Thèse Doctorat, FSJES, Université Mohamed V, 2024-2025
- Abdelkader LAHLOU « *Le Maroc et le droit des pêches maritimes* », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence (LGDJ), Paris, 1990
- Michel LEFEBVRE « *La mer est notre miroir* », Le Monde HORS-SÉRIE Septembre › Novembre 2022
- Simon Mamosi LELO « *Menaces actuelles à la sécurité nationale et au développement de l'Afrique : défis, opportunités et stratégies* », dans Conférence panafricaine sur « La gouvernance de la sécurité nationale : défis et perspectives. Nouvelles stratégies pour riposter contre les menaces grandissantes de sécurité en Afrique et soutien aux efforts de développement », CAFRAD/ Fondation Hanns Seidel_09-11 Avril 2012_ Tanger
- Marc LEVINSON « *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger* », Princeton University Press, Ed. 2016
- Alain LITZELLMANN « *La puissance et la mer* », in "Questions Internationales", n° 14, Juillet-août 2005
- André LOUCHET « *Atlas des mers et océans. Conquêtes, tensions, explorations* », éditions Autrement, Collection Atlas/Monde, 2015
- Laurent LUCCHINI et Michel VOELCKEL « *Les Etats et la mer : le nationalisme maritime* », La Documentation française, Nos 4451 & 4452 du 10 janvier 1978,
- Amin MAALOUF « *Le dérèglement du monde* » ; Grasset & Fasquelle, 2009
- Alfred Thayer MAHAN « *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783* », Boston: Little, Brown and Company, 1890
- Serge Eric MENYE « *L'Afrique sera-t-elle la catastrophe du XXIe siècle ?* », Biblio-monde, avril 2025
- Bernadette MERENNE-SCHOUMAKER « *Atlas mondial des matières premières : Des ressources stratégiques* », Editions Autrement, 2013.
- Sara Hasnaa MOKADDEM (S/dir.) : *Stability and Security in Africa: The Role of Hard and Soft Power*, Policy Center For the New South & Al Akhawayn University, 2019

Jean-Sébastien MORA	<i>Jean-Sébastien MORA : « Ravages de la pêche industrielle en Afrique », Le Monde Diplomatique, novembre 2012, pp 4 et 5</i>
Philippe MOREAU DEFARGES	<i>« L'ordre mondial », Collection U/ Science Politique, Dalloz, Armand Colin, Paris, 2008</i>
Philippe MOREAU DEFARGES	<i>« Introduction à la géopolitique », Paris, Seuil, « Points » 2009</i>
Ibrahim MOUICHE et Samuel KALE EWUSI	<i>« Gouvernance et sécurité en Afrique subsaharienne francophone: Entre corruption politique et défis sécuritaires », publié par l'Université des Nations Unies pour la Paix (UPEACE), Email : africaprogramme@upeace.org, site Web www.africa-upeace.org, 2015, consulté le 31 mai 2021</i>
Mohammed Tawfik MOULINE	<i>« La dimension atlantique de la politique étrangère du Maroc. » Géoéconomie 2016/2, no. 79 (2016): 111-122. Éditions Choiseul. DOI: 10.3917/geoec.079.0111. Disponible en ligne: https://www.cairn.info/revue-geoeconomie-2016-2-page-111.htm</i>
Théophile Mirabeau NCHARE NOM	<i>« Le littoral en Afrique : Pour une géostratégie de maîtrise de la mer par la maîtrise des littoraux », Revue Espace Géographie et Société Marocaine, n° 24-25, Novembre 2018, pp 111-147</i>
OCDE	<i>L'économie océanique à l'horizon 2030, Paris, OCDE, 2016, https://marine.copernicus.eu/news/ocean-economy-2030-oecd</i>
PNUD (UNDP)	<i>Action Brief: An Ocean of Opportunities - How The Blue Economy Can Transform Sustainable Development In Small Islands Developing States https://www.undp.org/publications/action-brief-ocean-opportunities-how-blue-economy-can-transform-sustainable-development-small-islands-developing-states, Février 2023</i>
Didier ORTOLLAND	<i>« Le droit de la mer tangué mais ne coule pas. Ambigus et dissidents », Le Monde diplomatique, décembre 2022, p 14</i>
Jean-François PELLIARD	<i>« Nature et enjeux de la territorialisation des espaces maritimes », dans Diplomatie, "Les Grands Dossiers" (GD), n° 68 (Consacré à la "Géopolitique des mers & des océans : Tensions sur les mers du Globe"), juin-juillet 2022, pp 32-36</i>
Alain PLANTEY	<i>« La psychologie de crise », in "Défense nationale" de juin 1988, pp 17-18</i>
Cyrille POIRIER COUTANSAIS	<i>« La résistible ascension des marines émergentes », dans Revue internationale et stratégique 2014/3 (n° 95), pages 83 à 91</i>
Lucien POIRIER (Général)	<i>« La crise des fondements », Editions Economica & Institut de Stratégie comparée (ISC), Paris, 1994</i>
Benjamin POLLE	<i>« Afrique de l'Ouest : les rouages de la pêche illégale passés au crible », Jeune Afrique, 29 juin 2016</i>
Tarik QATTAB	<i>« Maroc-UE: en quoi la non-reconduction de l'accord de pêche est une bonne nouvelle », Le360.ma, en ligne</i>

- Isabelle RAMDOO « *L'Afrique des ressources naturelles* », IISD (International Institute for Sustainable Development), <https://www.iisd.org/system/files/publications/afrique-ressources-naturelles-vangaurdia-fr.pdf>, du 27/11/2019
- Mathieu RIGOUSTE « *L'antiterrorisme au cœur de la nouvelle "culture de sécurité"* », dans « *L'ennemi intérieur* », 2011, pp. 243 à 262
- Cyril ROUSSEL « *La Méditerranée : Une géographie insulaire et une proximité qui favorisent la circulation* », in *Moyen-Orient* n° 64, Octobre-Décembre 2024, pp 70-75
- Pierre ROYER « *Géopolitique des mers et des océans. Qui tient la mer tient le monde* », Presses Universitaires de France, Collection Major, 2012.
- Philippe Sands, Jacqueline Peel, Adriana Fabra and Ruth MacKenzie *Principles of International Environmental Law*, Cambridge University Press, 2018, available : https://assets.cambridge.org/97811084/20952/frontmatter/9781108420952_frontmatter.pdf
- Younes SAOURY et Yassine MAJDI « *Drogues. Comment le Maroc fait face au trafic international* », *TelQuel* du 31 mai-06 juin 2024
- Kiron K. SKINNER « *Grand Strategy* », Center for International Relations and Politics, Institute for Politics and Strategy, Carnegie Mellon University,
- Larbi SBAÏ « *Pêche industrielle et industries de pêche au Maroc* », Imp. Les Belles Couleurs, Rabat, 1999
- Marc SEMO *La géopolitique en 100 questions. Comprendre le monde de demain*, Éditions Tallandier, 2025,
- Carl SCHMITT « *Terre et Mer. Un point de vue sur l'histoire mondiale* », (paru initialement 1942) Les éditions Krisis, La Nouvelle Librairie, mai 2022
- Carl SCHMITT « *La Notion de politique - Théorie du partisan* », (1932) (2 textes dans un même livre) éd. Champs classiques, republié 2009
- Ali SEDJARI « *Prospective géopolitique et destin des Nations : Agir en Conscience* », Virgule Editions, Tanger, 2020.
- Kim Lane SCHEPPELE « *Le droit de la sécurité internationale. Le terrorisme et l'empire sécuritaire de l'après-11 septembre 2001* », *Le Seuil* | « *Actes de la recherche en sciences sociales* », 2008/3 n° 173
- Doha TALKHOKHET et Mohamed MOUTMIHI « *Les ports du Maroc : Gouvernance et Régionalisation* », *Revue Organisation et Territoires* n°2, Maroc 2016
- Cédric TELLENNE « *Introduction à la géopolitique* », Ed La Découverte, Collection : Repères, 2019.

- Abd Elkader TIMOULE « Le Maroc à travers les chroniques maritimes » Tome I (de la préhistoire à 1873) seconde édition, Impression SONIR, Casablanca, 1989,
- Youssef TOBI « Le Maroc à travers les chroniques maritimes. La mer dans l'histoire du Maroc. ». Tome II (De Hassan 1^{er} à Hassan II), SONIR, Casablanca 1990
- Youssef TOBI « L'espace atlantique : catalyseur des relations Maroc-Amérique latine », Policy Brief, N° 24/23, Policy Center for the New South, Juin 2023
- Youssef TOBI « La maritimisation du monde et l'espace atlantique africain : quelle place pour le Maroc ? » Policy Paper no. 05/22, March 2022, Policy Center for the New South, Rabat, Morocco
- Marie TOULEMONDE « Surpêche en Afrique de l'Ouest : la véritable ampleur du pillage des Européens et des Asiatiques », Jeune Afrique, date du 10 juin 2021
- Ian URBINA « En Gambie, sur les traces d'une odeur de poisson pourri », Le Monde diplomatique, juin 2021, pp 4-5
- Ian URBINA « Secrets et puissance de la flotte de pêche chinoise », Le Monde Diplomatique, Novembre 2020, pp.4-5
- Alfredo VALLADAO « Golfe de Guinée - Stratégies des acteurs Extérieurs », dans Dialogues Stratégiques : « Le Golfe de Guinée dans la nouvelle géopolitique africaine », Volume III, OCP Policy Center, janvier 2018
- André VIGARIE « La mer et la géostratégie des nations. », Economica, 1999
- André VIGARIE : « Economie maritime et géostratégie des océans », Paradigmes, Col. Transports & Communications, Caen, 1990
- André VIGARIÉ « Géographie de la circulation » Tome II, de « La circulation maritime », éd. Génin, Paris, 1967
- Nina WILÉN « L'Afrique dans le grand jeu mondial », dans « Les Défis sécuritaires en Afrique », Éditions des Équateurs / Humensis/Le Rubicon, 2023 pp. 15-32
- World Bank Maritime Transport and Security, Washington, 2021, <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/maritime-transport-security>
- World Bank Group « World Bank Support for the Development of Morocco's Blue Economy », May 23, 2022, available on <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/05/23/world-bank-support-for-the-development-of-morocco-s-blue-economy>
- Tigrane YÉGAVIAN « L'Afrique de l'Ouest, ventre mou du narcoterrorisme », Revue Conflits, 7 juillet 2021
- ZEKERIA Ould Ahmed Salem « Les écueils du « partenariat » : l'Union européenne et les accords de pêche avec l'Afrique », Politique africaine n° 116 - décembre 2009, Éditions Karthala



La Sécurité Maritime du Maroc : enjeux, défis et perspectives dans l'Espace Méditerranée-Atlantique

BOUSSIF Mostafa

L'AUTEUR

Docteur d'État en sciences économiques et ancien marin, le Dr Mostafa BOUSSIF conjugue une solide expérience opérationnelle à un parcours académique, diplomatique et stratégique. Formé au Maroc, en France, en Égypte et aux États-Unis, il a enseigné la sécurité maritime, la géopolitique, la défense et la stratégie navale, ainsi que l'économie et la finance, au sein de plusieurs institutions universitaires et militaires.

Auteur de plusieurs publications et conférencier, il unit action de terrain et analyse prospective au service des générations d'aujourd'hui et de demain, face aux défis maritimes de l'espace méditerranéen et afro-atlantique.

L'OUVRAGE

Ce manuel offre une vision intégrée de la sécurité maritime, articulant Seapower (puissance maritime), sécurité humaine, protection environnementale et économie bleue. Il s'adresse à un large public - usagers de la mer, civils et militaires, juristes, étudiants et chercheurs. Il cherche à remplir une double mission : vulgariser les concepts fondamentaux tout en décryptant les mécanismes complexes de la stratégie navale et de la gouvernance sécuritaire maritime.

Pour ce faire, l'ouvrage propose une grille de lecture pratique et conceptuelle allant des enjeux, défis et menaces géostratégiques aux options opérationnelles, en s'appuyant sur l'exemple du Maroc et sa position Atlantico-méditerranéenne. Son objectif final est de fournir au lecteur les clés de compréhension pour agir dans un domaine où souveraineté, sécurité et développement sont intimement liés.