

Mars 2018

Le «Maroc maritime»

Observatoire du monde arabo-musulman
et du Sahel

CONTRE-AMIRAL (CR) JEAN-FRANÇOIS COUSTILLERE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1 – DOMAINE DE LA PÊCHE	3
A.– Les infrastructures.....	4
B.– La flotte	4
C.– La production	4
D.– L’exportation	4
E.– Le personnel	4
F.– Les relations internationales du Maroc en matière de pêche.....	5
G.– L’avenir	5
2 – LA QUESTION DES ACCORDS DE PÊCHE : MAROC/UNION EUROPÉENNE	5
3 – LA QUESTION DES RELATIONS AVEC LES INSTITUTIONS AFRICAINES	9
4 – DOMAINE DU TOURISME	9
A.– Tourisme balnéaire	9
B.– La navigation de plaisance.....	10
5 – DOMAINE DU TRANSPORT MARITIME	10
A.– Les infrastructures portuaires	10
B.– Le trafic marchand	11
6 – LA QUESTION MIGRATOIRE, LES TRAFICS ET LA MENACE DJIHADISTE	12
7 – LES RELATIONS MARITIMES RÉGIONALES	14
A.– Les relations avec l’Algérie.....	14
B.– Les relations avec l’Espagne.....	14
8 – LES OUTILS DE L’ÉTAT EN MER	15
ANNEXE 1	
LES PÔLES PORTUAIRES MAROCAINS	19
ANNEXE 2	
STRATÉGIE PORTUAIRE DU MAROC	21
ANNEXE 3	
RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA RESSOURCE	23
ANNEXE 4	
ACTIVITÉS DE TRAITEMENT ET DE VALORISATION DES PRODUITS DE LA MER	25
ANNEXE 5	
PROTOCOLE À L’ACCORD DE PARTENARIAT DE PÊCHE UE-MAROC 2014-2018.....	27

Le « Maroc maritime »

INTRODUCTION

Les eaux marocaines s'appuient sur une longueur de côtes atlantique de 3 000 km et méditerranéenne de 500 km soit un total de 3 500 km (pour mémoire, la France a 3 427 km de côtes) dans des environnements géographiques, politiques et économiques très différents.

Cette complexité appelle plusieurs présentations possibles. La présente note retient de traiter successivement de façon transverse : le domaine de la pêche, la question des accords de pêche Maroc/Union européenne, la question des relations avec les institutions africaines, le domaine du tourisme, le domaine du transport maritime, la question migratoire, les trafics et la menace djihadiste, les relations maritimes régionales et enfin les outils de l'État en mer.

I – Domaine de la pêche

L'économie de la pêche au Maroc (avec une part du PIB de 2,3 %) est une ressource très importante, venant juste après le secteur de l'agriculture (13 %) et celui du tourisme (6,5 %). En 2014, ce secteur de la pêche a généré 8 milliards de DH soit 2 à 3 % du PIB national.

Le Maroc se place au premier rang des producteurs africains et au 25^{ème} rang à l'échelle mondiale.

La gestion du secteur de la pêche est assurée par le ministère de l'Agriculture et des Pêches maritimes.

A.– Les infrastructures

Le Maroc dispose de 6 ports en Méditerranée et de 16 ports sur la côte atlantique, auxquels il convient d'ajouter le nombre de sites de pêche à partir desquels opère la pêche artisanale, estimé à 150 dont 73 en Méditerranée. Les principales zones de pêche sont réparties entre la Méditerranée (7 %) et l'Atlantique (94 %) (voir Annexes).

B.– La flotte

La flotte de pêche comprenait, en 2015, 460 unités hauturières et 19 600 bateaux de pêche côtière ou artisanale (pour mémoire la France dispose de 4 800 bateaux).

C.– La production

En 2015, la production de la pêche artisanale et côtière était de 894 000 tonnes tandis que celle de la pêche hauturière était de 454 000 tonnes (pour mémoire la France produit 463 000 tonnes).

L'aquaculture culture marine, juste naissante, produit 470 tonnes de poisson. Le potentiel du Royaume est évalué à 380 000 tonnes par l'Agence nationale pour le développement de l'aquaculture (ANDA).

Les débarquements des produits de la pêche côtière et artisanale se sont élevés à plus de 660 704 tonnes au seul premier semestre 2016, enregistrant ainsi une hausse de 21 % en termes de poids par rapport à la même période de l'année 2015. Malheureusement, en 2017, les débarquements tant dans les entrées méditerranéennes qu'atlantiques ont été constatés à la baisse, respectivement de 22 % et 5 %, montrant combien ce secteur est fragile.

D.– L'exportation

642 000 tonnes de poissons sont exportées, surtout vers l'UE (264 000 tonnes) puis vers l'Afrique.

La destination des produits de la pêche est ventilée comme suit (2013) : 50,5 % pour la congélation, 24 % pour la conserve, 2,9 % pour la consommation directe, 17 % pour les huiles et farines de poissons et 5,7 % pour la semi-conserve.

E.– Le personnel

Au Maroc, de l'ordre de 450 000 personnes vivent de la pêche. Les marins sont au nombre de 103 000 hommes dont 6 950 employés à la pêche hauturière (pour mémoire la France compte de l'ordre de 20 000 marins).

F.– Les relations internationales du Maroc en matière de pêche

Il existe des accords de pêche avec l'UE et avec la Russie. De plus, des accords particuliers de coopération avec l'Espagne, la Norvège, le Japon, certains pays africains et des pays arabes portent sur la formation, la recherche, la pêche expérimentale et l'aménagement d'infrastructures.

G.– L'avenir

Au demeurant, le secteur de la pêche au Maroc connaît plusieurs handicaps auxquels il conviendrait de remédier au plus vite :

- ➔ La vétusté de la flotte côtière et ses répercussions sur les conditions de vie et de travail des pêcheurs ;
- ➔ L'enclavement de la pêche artisanale au niveau de certains sites de pêche et l'absence d'infrastructures d'accueil adéquates ;
- ➔ Un circuit de commercialisation ne pouvant couvrir tout le territoire national ;
- ➔ La présence du circuit informel et les insuffisances du contrôle, surtout au niveau des sites de pêche ;
- ➔ Le besoin accru en formation des marins ;
- ➔ L'arsenal juridique qui devrait suivre le développement du secteur des pêches maritimes.

Dans le cadre de la mise en œuvre des orientations gouvernementales et internationales en matière de nouvelle gouvernance halieutique, une approche nationale de gestion et d'exploitation durable des ressources halieutiques a été conçue et mise en œuvre. Il s'agit de la nouvelle stratégie de développement, baptisée « *Halieutis* ». Elle a pour objectif majeur de valoriser la richesse halieutique marocaine.

2 – La question des accords de pêche : Maroc/Union européenne

Il existe un accord entre le Maroc et l'UE pour une durée de quatre ans (2014-2018). Cet accord permet au Maroc de bénéficier d'une contrepartie financière de 30 millions d'euros par an en compensation de l'accès aux zones de pêche et de 14 millions d'euros par an en appui à la mise en œuvre de la politique sectorielle des pêches dans le pays. À ces montants s'ajoute une contribution évaluée à 10 millions d'euros, payée par les armements de l'UE, bénéficiaires des possibilités de pêche.

Historiquement, il convient de rappeler que le droit de pêche des flottes espagnoles et portugaises dans les eaux territoriales marocaines faisait l'objet de traités bilatéraux, jusqu'à ce que ces deux pays accèdent à la CEE en 1986. Il importait alors qu'un accord global de pêche avec le Maroc soit signé, ce qui fut fait en 1988, pour quatre ans.

En 1992, la CEE et le Maroc signaient un nouvel accord proposant de meilleures conditions pour ce dernier : une compensation financière est fixée à 310 millions d'écus. Les deux parties mirent fin à l'accord un an avant la date initialement fixée (avril 1995), en raison de désaccords sur l'utilisation de licences.

À la suite de longues et difficiles négociations entre l'UE et le Maroc, marquées par le refus de licences de pêche pour les chalutiers européens durant plusieurs mois, un nouvel accord comprenant d'importantes modifications fut finalement signé en novembre 1995 (en conjonction avec l'Accord d'Association UE-Maroc). Cet accord fut signé pour une durée de quatre ans. Il prévoyait notamment que la compensation financière s'élève à 355 millions d'écus, à laquelle s'ajoutait une aide de 145 millions d'écus pour le développement du secteur de pêche industrielle, la recherche marine et la formation des pêcheurs marocains.

Désireux de développer son secteur national de pêche ainsi que de prévenir l'épuisement total de ses réserves de poisson, le Maroc signala à plusieurs reprises que cet accord ne serait pas renouvelé après son expiration en novembre 1999, ce qui fut fait, créant de graves problèmes pour les flottes de pêche espagnoles et portugaises dont l'accès aux eaux marocaines fut interdit.

Après de difficiles négociations, le renouvellement de l'accord expiré en 1999 fut obtenu en juillet 2005. Ce nouvel accord était moins favorable aux Européens. Certes moins important que les précédents accords, il prévoyait un accès aux eaux marocaines pour 119 bateaux pour une durée de quatre ans, et offrait au Maroc une contrepartie financière de 36 millions d'euros par an. Une partie de cette compensation servirait au développement et à la modernisation de la pêche marocaine. Ce nouvel accord resta toutefois la cible de critiques pro-Polisario associées à la situation complexe du Sahara occidental.

En effet, celui-ci est considéré par l'ONU comme « *un territoire non autonome* », dans le cadre d'un « *conflit colonial non résolu* » – il est une colonie du Royaume du Maroc. Dans ce contexte, le 19 novembre 2012, le Front Polisario a introduit un recours auprès de la Cour de justice de l'UE pour contester l'intégration du Sahara occidental dans l'accord de pêche. Ce recours a été écarté pour diverses raisons concernant la personnalité juridique du Front Polisario.

Par ailleurs, la délégation marocaine fut soumise à une forte pression des pêcheurs du pays, qui dénonçaient une concurrence déloyale de leurs homologues européens. D'après

eux, les navires plus perfectionnés épuisait les ressources halieutiques de leur pays. L'accord devrait donc essentiellement porter sur un partenariat visant à développer la filière marocaine par le financement d'un plan de restructuration de la pêche artisanale. Le Maroc souhaitait également que la zone d'activité des chalutiers européens soit limitée à la côte atlantique.

Aujourd'hui, l'accord en vigueur expirera en juillet 2018 et les démarches pour un nouveau protocole sont en cours.

La Commission européenne estime que les possibilités de pêche négociées sous le Protocole « ont été utilisées par environ 70 bateaux de l'UE en moyenne » ce qui est jugé globalement satisfaisant puisque cela a permis des captures européennes de l'ordre de 80 000 tonnes/an pour une valeur proche de 80 millions d'euros dans les eaux marocaines. Côté marocain, ce sont 8,8 millions d'euros de redevance qui ont été perçus, en moyenne par an, ce qui est inférieur aux 10 millions prévus lors de la signature du Protocole.

Mais l'obstacle de l'affaire du Polisario ressurgit. La rédaction adoptée pour le prochain accord n'exclut pas le Sahara occidental de son champ d'application. Le 21 décembre 2016, la Cour de justice de l'UE concluait que cet accord ne s'appliquait pas au Sahara occidental. En mai 2017, le Conseil de l'UE a donné mandat à la Commission européenne afin de négocier avec le Maroc une modification du texte qui tienne compte de ce recours. En juillet 2017, le Maroc adoptait un projet de loi visant à redéfinir le domaine maritime du pays, annexant *de facto* et de façon unilatérale la mer du Sahara occidental afin de s'assurer de garder la main sur les ressources halieutiques sahraouies. Le 10 janvier 2018, l'avocat général de la Cour de justice de l'UE, faisant suite à une demande de la Grande-Bretagne relayant les propos de militants britanniques qui ont déclaré que « la Grande-Bretagne avait tort de soutenir l'accord de pêche UE-Maroc »¹, concluait que l'accord de pêche en cours, conclu entre l'UE et le Maroc, était invalide en raison de son application au Sahara occidental. Il ajoutait : « en concluant cet accord, l'UE a violé son obligation de respecter le droit du peuple du Sahara occidental à l'autodétermination ». Certes, cet avis n'est pas une décision, mais « dans 80 % des cas » (*El País*) la décision de la Cour de justice de l'UE coïncide avec les déclarations de l'avocat². Il semblerait que la décision doive être rendue en mai prochain.

¹ Agence Reuters, cité dans « Les pêcheurs espagnols et marocains s'opposent à la décision de l'avocat de l'Union européenne », *HuffPost Maroc*, 17 janvier 2018.

² *El País*, cité dans *Ibid.*

D'ores et déjà, une porte-parole de Federica Mogherini, vice-présidente de la Commission européenne, a fait le 10 janvier 2018 la déclaration suivante :

« L'Union européenne prend acte de l'opinion de l'avocat général dans l'affaire C-266/16, relative à la décision préjudicielle sur la validité des actes de l'Union portant conclusion de l'accord de pêche avec le Maroc et son protocole.

Nous attendons maintenant la décision finale de la Cour de justice. Dans l'attente de la décision finale de la Cour de justice, nous nous abstenons de commenter l'affaire ou son issue.

L'Union européenne rappelle que le Maroc est un partenaire clé dans son voisinage méridional, avec lequel nous avons développé un partenariat riche et varié sur une période de plusieurs années. Notre volonté est non seulement de préserver la relation privilégiée que nous partageons, mais aussi de la renforcer. »

Le Maroc reste discret face à la polémique que suscite cet avis « à caractère consultatif », mais plusieurs sources marocaines n'ont pas caché leur désapprobation de « la position radicale » adoptée par l'avocat général et qui ne tient pas compte de l'évolution qu'a connue le dossier du Sahara occidental sur la scène internationale.

En Espagne, principal pays européen bénéficiant de cet accord de pêche, le gouvernement a décrété une réunion d'urgence, le 12 janvier, avec les trois régions autonomes concernées par l'accord de pêche avec le Maroc. Les Espagnols veulent réfléchir à des pistes de sortie au cas où la Cour se range du côté de son avocat dans sa décision finale.

L'Observatoire d'études géopolitiques de Paris, un institut très proche du pouvoir marocain, n'a pas hésité à relever « les desseins politiques » de l'avocat général, estimant que son avis s'est écarté des principes du droit international. « Il incite à adopter une position politique qui serait de nature à embarrasser la diplomatie de l'Union et à saborder le règlement d'un différend international dont l'importance se situe au-delà de la position idéologique d'un individu »³, lit-on dans un communiqué publié le 11 janvier. Par ailleurs, le même observatoire estime que l'association plaignante, la Western Sahara Campaign (WSC) qui défend l'autodétermination du peuple sahraoui, n'a aucun titre à contester un accord européen, la République arabe sahraouie démocratique (RASD) n'étant pas reconnue par l'Union européenne.

Les mois qui viennent vont permettre de savoir comment les Européens vont sortir de cette ornière. Une chose est certaine, la question du Sahara occidental face à laquelle l'UE et les pays européens adoptent la politique de l'autruche, à force de vouloir satisfaire des positions irréconciliables, n'a pas fini d'empoisonner les relations internationales dans cette partie du monde.

³ Communiqué de l'Observatoire d'études géopolitiques de Paris, 11 janvier 2018, en ligne sur : <http://www.ciiiri.fr/publication/15-actualite-plus/282-communique-de-l-observatoire-d-etudes-geopolitiques-de-paris-du-11-janvier-2018>

3 – La question des relations avec les institutions africaines

Le Maroc est essentiellement préoccupé par le maintien du Sahara occidental dans le Royaume. Il perçoit que ses positions pourraient être contestées par certains membres de l'UE. Par ailleurs, il mesure que l'appui des pays africains prendra sans doute de plus en plus d'importance. Dans ce contexte, la Monarchie a obtenu de réintégrer l'Union africaine en 2017, structure que le pays avait quittée en 1984, même si son adhésion à la CEDEAO a encore été reportée cette même année.

Cette démarche politique devrait permettre au Maroc de renforcer ses liens avec plusieurs pays africains, avec en filigrane le souci permanent d'accroître le nombre de ses soutiens dans le dossier sahraoui. Dans cette perspective, la pêche est certainement un outil privilégié de coopération, dont on voit déjà la mise en œuvre : projet de loi 13.17 portant approbation du mémorandum d'entente dans le domaine de la pêche maritime, signé le 2 décembre 2016 à Abuja entre le Maroc et le Nigeria, plusieurs projets d'investissements en Côte d'Ivoire signés en novembre 2017, concernant la formation, la pêche maritime, etc..

Ces accords bilatéraux devront cependant tenir compte de la politique de pêche et d'aquaculture décidée par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en décembre 2017 à Abidjan, visant à atteindre la sécurité alimentaire globale, si le Maroc souhaite conserver toutes ses chances d'intégrer la CEDEAO.

Elle conduit également le Maroc à être partie prenante de la charte de Lomé, signée dans le cadre de l'UA en octobre 2016, qui constitue une charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement qui prévoit la lutte contre la pêche illégale.

4 – Domaine du tourisme

Comme mentionné précédemment, le secteur du tourisme est le deuxième plus important (6,5 %) pour le Maroc après l'agriculture. Le tourisme balnéaire et maritime contribue largement à cet essor.

A.– *Tourisme balnéaire*

Avec plus de 4 828 km de plages pratiquement inexploitées, le tourisme balnéaire est en mesure de se développer. Des projets très ambitieux sont déjà en cours dans le cadre du Plan Azur. Au demeurant, il convient d'être prudent car les premières expériences n'ont pas toujours été couronnées de succès. Alors perçues comme un gisement inépuisable,

sable (mer, soleil, plage), elles ont pâti de « certaines erreurs d'aménagement, dues à l'inexpérience et à une gestion confuse par le secteur public, qui ont sérieusement altéré les meilleures plages et côtes du Nord, finissant par discréditer l'image de marque d'une destination qui a fait un certain temps la fortune et la gloire des villes balnéaires méditerranéennes »⁴.

B.– La navigation de plaisance

La navigation de plaisance est un nouveau produit touristique de plus en plus recherché par la clientèle européenne. Ceci suppose une augmentation substantielle de la demande en ports de plaisance dans un espace maritime proche des ports d'attaches européens. Or, de par sa position géographique le Maroc peut bénéficier de ce marché potentiel s'il développe un réseau de ports de plaisance. Un Plan Directeur des ports de plaisance a été établi et cinq ports sur 9 sont déjà achevés. Mais la concurrence des ports espagnols est très forte en Méditerranée. Quand les 9 marinas seront prêtes, ce sera 5 000 anneaux disponibles de plus alors que les 7 marinas existantes n'en proposent que 4 000.

Ces projets sont à la fois enthousiasmants et porteurs de développement. Ils sont généralement planifiés avec le souci de contribuer à la diminution de la pauvreté. Ils ne le seront réellement que s'ils s'inscrivent dans un plan qui intègre la sécurité – car ces grandes installations sont très vulnérables aux actions terroristes – et dans une démarche de développement durable pour préserver l'avenir. La vente sauvage de sable de mer (plage de Qualidia) et le désordre dans lequel sont construites les propriétés qui entourent les marinas, laissent mal augurer du respect de l'environnement.

5 – Domaine du transport maritime

A.– Les infrastructures portuaires

Le Maroc dispose de 13 ports ouverts au commerce extérieur.

Il a consenti à un effort important pour le lancement du projet *Tanger Med* véritable pari sur l'avenir. Ce pari semble en passe de réussir. Le port de *Tanger Med* a enregistré une progression des différents indicateurs de l'activité portuaire au cours de 2017, en traitant 51 328 150 tonnes de marchandises, en évolution de 15 % par rapport à 2016. « Le complexe portuaire, qui termine l'année 2017 avec des connexions maritimes directes vers 174 ports et 74 pays sur les 5 continents, dépasse ainsi pour la première fois la barre des 50 millions

⁴ Mimoun Hillali, « Aspects sociogéographiques du développement du tourisme balnéaire au Maroc », *Téoros*, 24-1 | 2005, en ligne sur : <http://journals.openedition.org/teoros/1486>

de tonnes annuels », indique l'autorité portuaire de *Tanger Med* (TMPA) sur le bilan de l'activité 2017⁵.

Parti de zéro sept ans plus tôt, le hub a franchi, [en 2014, le cap des 3 millions de conteneurs EVP manutentionnés](#), avec plus de 2 100 escales de porte-conteneurs. Un chiffre que les capacités de *Tanger Med 1* (1 600 m de quai), désormais saturé, ne permettent plus de dépasser depuis.

Le deuxième terminal pèse 758 millions d'euros d'investissement pour 2 000 m de quai.

Mais après le terminal 1 et le terminal 2 de *Tanger Med 1*, deux autres sont en cours de construction depuis 2009. Deux digues de 3 665 m et 718 m ont été achevées en 2014 pour assurer la protection de *Tanger Med 2*, avec 76 ha de terre-pleins. La fin des travaux est prévue pour 2019.

Il est certain que le succès de ces projets, qui ont largement fait appel à des investissements étrangers, donne des idées aux autres pays du Maghreb central.

B.- Le trafic marchand

Le Maroc est le pays africain le mieux connecté en matière de trafic maritime.

Ce pays est particulièrement bien placé géographiquement, alors que 30 % du trafic du commerce international, dont 25 % des hydrocarbures, passent au large des côtes méditerranéennes marocaines et que l'on compte 350 navires par jour devant Gibraltar.

Tanger Med 1 et *Tanger Med 2* s'inscrivent naturellement dans les dessertes des plus grandes compagnies de navigation mondiale, CMA-CGM, MSC..., qui ainsi contribuent à leur notoriété et à en faire leur succès, notamment pour les porte-conteneurs.

Sur le plan du trafic côtier maritime, il convient de souligner que celui-ci est florissant depuis la fermeture de la frontière avec l'Algérie en août 1994. La quasi-totalité des trafics passant par la mer.

⁵ « Tanger Med : Progression des différents indicateurs de l'activité portuaire en 2017 », *Medi1TV*, 11 janvier 2018, en ligne sur : <http://www.medi1tv.ma/fr/tanger-med-progression-des-diff%C3%A9rents-indicateurs-de-l-activit%C3%A9-portuaire-infos-107632>

6 – La question migratoire, les trafics et la menace djihadiste

Migrations illégales, trafics en tous genres et criminalité ordinaire ont des liens difficiles à distinguer. Il est généralement admis qu'il existe trois types de financements du djihadisme :

- ➔ financement par le haut (les banques) ;
- ➔ financement par le bas (prélèvement de la *zakat*⁶, flux en provenance de *hawala*⁷ et d'ONG etc.) ;
- ➔ financement lié à la petite délinquance (trafics, réseaux de migrants, criminalité organisée, agressions crapuleuses, etc.) ;
- ➔ et plus récemment l'exploitation d'un proto-État (cas de l'État islamique en Irak et au Levant – EIL).

Il est donc légitime de traiter ces questions, migrations illégales, trafics en tous genre et djihadisme, ensemble et d'admettre qu'il convient de lutter simultanément contre ces activités criminelles.

Sur la façade maritime, il est difficile d'envisager une action djihadiste terroriste sauf à partir d'un navire en transit au large. Cependant, les enclaves Ceuta et Melilla sont réputées pour être les nœuds de recrutements de djihadistes, le plus souvent issus du Rif, destinés au Proche-Orient ou à l'Europe : Bruxelles, Barcelone...

Cette même façade est d'ores et déjà le lieu de tous les trafics :

- ➔ Le Maroc est considéré par les Nations Unies comme le premier producteur mondial de haschich. Il approvisionne de l'ordre de 80 % des consommateurs européens. Il est difficile d'imaginer que les Marocains résidant dans les zones côtières concernées soient exclus des bénéfices de ce trafic, au point qu'il est habituel d'entendre évoquer le « Cartel de Tanger » ;
- ➔ Ce pays est placé à proximité de l'Europe, ce qui le rend très intéressant pour acheminer les stupéfiants vers les Européens par des moyens maritimes à très grande vitesse (ils peuvent atteindre 120 km/h, peuvent également embarquer 6 à 10 membres d'équipage et sont dotés de plusieurs mitrailleuses lourdes). Il est ainsi devenu un pays de transit important pour la cocaïne provenant de l'Amérique du Sud. De nombreux stupéfiants traversent le Maroc pour rejoindre sa côte méditerranéenne et traverser en direction de la côte sud espagnole.

⁶ *Zakat* : aumône légal.

⁷ *Hawala* : transfert informel.

L'essentiel du cannabis exporté vers l'Europe l'est par voie maritime à travers les ports d'Agadir, Casablanca, Tanger et Nador. La part du trafic de drogues dans le PIB marocain est estimé pour 2016 à 23 %...

Ceuta et Melilla, les deux Présides, sont des pôles de trafic de drogue au sein d'une région déshéritée qui en dépend de plus en plus. Ce trafic qui irrigue vers l'intérieur, est en voie de contrôler des campagnes déshéritées qui comme la côte sont sous l'emprise d'une espèce de mafia qui investit et tient la région avec des actions comparables à celles que l'on connaît en Colombie.

Enfin, on peut redouter l'apparition d'actes de piraterie. La zone présente des caractéristiques très propices au développement de ce type de criminalité et Daech y trouverait son intérêt. Cependant la proximité de l'Europe, la densité du système de surveillance et la difficulté à trouver un point de repli rendent le mode d'action un peu hasardeux.

Une grosse partie des migrants provenant du Golfe de Guinée, Ghana, Côte d'Ivoire, Burkina Faso et Mali rejoignent les migrants marocains pour tenter la traversée à partir des Présides. Ils s'efforcent de rejoindre la côte sud de l'Espagne mais aussi Cadix. Dans le détroit de Gibraltar, les passeurs utilisent surtout de petites embarcations pour déjouer la surveillance des forces de l'ordre et des garde-côtes. Ils n'hésitent pas à faire preuve d'imagination et à mobiliser des jet-skis pour cette tâche.

L'Espagne connaît un important afflux d'immigration et pourrait devenir en 2017 le deuxième pays européen en nombre d'arrivées, loin derrière l'Italie mais devant la Grèce, selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM).

Ces flux sont exploités par des passeurs dégageant ainsi des ressources illégales, qui plus est largement confisquées par les djihadistes.

Ces divers trafics sont autant de sources de financement pour les djihadistes et le Maroc qui l'a bien compris, est un allié sérieux et fiable de Frontex. Cependant, le pouvoir marocain est parfois impuissant compte tenu de la dépendance espagnole des enclaves/présides. Il reconnaît volontiers aussi qu'il éprouve des difficultés à obtenir des résultats probants de la part de certaines de ses agences dont les domaines d'application se recouvrent. Il est également certain que la corruption qui gangrène le Maroc, parfois à des niveaux élevés de la société, ne facilite pas la lutte contre les trafics.

7 – Les relations maritimes régionales

A.– Les relations avec l'Algérie

Depuis 1963, peu après leurs indépendances respectives, date d'éclatement de la guerre des Sables, les relations avec l'Algérie sont traditionnellement tendues.

En 2014, l'acquisition par le Maroc d'une frégate de type FREMM, spécialisée dans la lutte anti-sous-marine peut, à ce titre, être considérée comme une réponse à l'achat par l'Algérie de deux sous-marins supplémentaires du type Kilo et à la modernisation des unités déjà détenues, considérés comme des menaces.

Dans le domaine maritime, une question demeure : la délimitation des eaux territoriales entre l'Algérie et le Maroc, non encore définie, mais qui ne devrait cependant pas rencontrer de difficulté majeure si un accord politique venait un jour à être trouvé.

B.– Les relations avec l'Espagne

Les relations avec l'Espagne sont fréquemment tendues.

- ▶ La question des Présides/enclaves espagnoles sur le sol marocain ressurgit périodiquement⁸. Elle peut même conduire à un risque de conflit ouvert comme ce fut le cas en 2002 avec la crise de l'îlot Persil/Leïla où un détachement marocain s'empara de l'îlot mais fut démenagé *manu militari* par les commandos espagnols. Depuis, des montées de fièvre ont régulièrement lieu, par exemple avec l'arraisonnement près ou dans les eaux espagnoles du yacht de Mohamed VI (lui présent) en 2014 par la Guardia civil⁹ ; et autres...
- ▶ En juillet 2007, le Roi Juan Carlos effectua une visite officielle à Ceuta et à Melilla, faisant naître une vive réaction et une violente colère du Maroc, qui engendra une nouvelle crise entre Rabat et Madrid.
- ▶ Dans les années 2012, la confirmation d'importantes réserves de pétrole et de gaz dans une zone maritime non-définie entre la façade sud du Maroc face à l'Espagne canarienne, fonde à préciser les délimitations des zones de responsabilité

⁸ Possessions portugaises depuis le début du XV^{ème} siècle, ces villes-enclaves et quelques îles (et îlots) sont devenues espagnoles par le traité de Lisbonne de 1668 qui reconnaît l'indépendance du Portugal. Leur rétrocession est une revendication historique du Maroc. Ce pays considère cet état de fait comme l'ultime cas de colonisation en Afrique. Les Espagnols font valoir une antériorité historique préexistante à l'existence du royaume du Maroc actuel. Le défunt roi Hassan II avait finement lié la rétrocession espagnole à celle de Gibraltar à l'Espagne par le Royaume Uni...

⁹ « La police espagnole arraisonne le yacht du roi du Maroc », *Le Parisien*, 25 août 2014, en ligne sur : <http://www.leparisien.fr/international/le-roi-du-maroc-controle-par-erreur-par-les-gardes-cotes-espagnols-25-08-2014-4085487.php>

entre ces deux pays. Dès 2013, l'Espagne renforce sa présence militaire dans les îles Canaries. La question du pétrole, qui va prochainement se poser, sera vraisemblablement une source d'instabilité et accentuera la tension.

- ▶ En juillet 2017, le gouvernement marocain a apporté d'importantes modifications dans les réglementations relatives au domaine maritime qui intègre l'espace maritime longeant les côtes du Sahara marocain, dans le système juridique du Royaume, et ce pour la première fois depuis la récupération du Sahara occidental dans les années 1970. Cette décision impacte les relations du Maroc avec l'Espagne (Canaries) et la RASD. D'ores et déjà, la coalition au pouvoir dans l'archipel canarien a dit son intention de s'opposer à toute opération de prospection devant ses îles, arguant pour cela de considérations environnementales.
- ▶ Très récemment, en janvier 2018, la volonté espagnole d'intégrer Ceuta dans l'Union douanière européenne et de créer un bureau douanier au poste frontière de Bab Tarjal 2 est une nouvelle façon de rappeler que l'Espagne rejette la revendication historique marocaine de souveraineté sur les enclaves espagnoles côtières. Cette démarche est considérée comme une provocation par les autorités marocaines.

8 – Les outils de l'État en mer

Les divers dossiers constituant le « Maroc maritime » ont été évoqués. Le Maroc a pris conscience que ces moyens de surveillance et d'action ne lui permettaient pas d'exercer les responsabilités qui sont les siennes dans la région : être respecté, avoir une bonne connaissance des dossiers afin de les faire évoluer favorablement et être en mesure d'user de la force si nécessaire.

À ces dossiers il convient d'ajouter : la sécurité et la sûreté maritimes, la protection des richesses nationales, le sauvetage en mer, le pouvoir de police en mer, la sécurité de la navigation et la lutte contre la pollution marine. Enfin, aussi et surtout la contribution à la défense nationale et à la protection du Royaume. Toutes missions relevant du pouvoir régalien.

Certes, le Maroc peut s'appuyer sur l'OTAN tout autant que sur l'UE. Mais il lui est apparu nécessaire d'être autonome et aussi indépendant que possible.

La Marine marocaine, de statut côtier, a acquis le statut de marine océanique. Composée d'unités vieillissantes lancées avant 1990, elle s'est progressivement dotée d'unités récentes, nées après 2000.

C'est le cas des 7 frégates allant de 2 000 à 6 000 tonnes, modernes et bien équipées. 21 patrouilleurs de moindre tonnage permettent de traiter des menaces plus proches et souvent plus rapides.

27 unités plus anciennes complètent cet arsenal avec des capacités souvent désuètes, mais apportant des fonctionnalités particulières telles que l'amphibie.

La marine est également en mesure de mettre en œuvre 3 hélicoptères Panther et 11 avions légers Pilatus – aéronefs très utiles pour la surveillance des pêches et l'établissement d'une situation maritime.

Pour cela la marine comprend de l'ordre de 8 000 hommes.

Il semblerait qu'un réseau de sémaphores soit en cours d'élaboration, notamment au profit de la lutte contre les djihadistes.

Les plus grosses difficultés que rencontre la marine, au-delà des coûts d'une telle rénovation, proviennent de l'excessive disparité d'origine des unités et de la capacité à maintenir un entraînement suffisant.

Commentaires de la FRS

Le 27 février dernier, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a rendu son arrêt. Selon la Cour, l'accord de pêche Maroc-Union européenne s'arrête bien aux portes du Sahara occidental. Le « statut séparé et distinct » du territoire tel que défini par les Nations Unies, et engagé à ses yeux dans un processus de décolonisation soumis à autodétermination de ses populations et non encore achevé, interdit au Maroc de faire valoir sa souveraineté pleine et entière sur le territoire. Nonobstant les droits et justifications respectives que peuvent faire valoir le Royaume chérifien ou la République arabe sahraouie démocratique (RASD ou Front Polisario) représentant l'option de l'indépendance, le fait que le processus (et donc le statut du territoire) soit considéré comme de transition par l'instance internationale suprême, exclut *de facto* les droits attachés audit territoire tant que sa situation n'aura pas fait l'objet d'un règlement définitif. La CJUE considère donc « *que, compte tenu du fait que le territoire du Sahara Occidental ne fait pas partie du territoire du Royaume du Maroc, les eaux adjacentes du territoire du Sahara Occidental ne relèvent pas de la zone de pêche marocaine visée par l'accord de pêche.* » (En parallèle, elle ne reconnaît non plus aucun droit particulier à la RASD). De ce point de vue, la Cour européenne applique le principe de hiérarchie des normes qui veut que le droit international s'impose sur le droit européen, qui lui-même s'impose – pour les États membres de l'UE qui ont accepté ce principe (comme la France, par exemple) – au droit national.

Cet arrêt a bien entendu provoqué la fureur du Maroc, à un moment où les relations avec l'UE sont régulièrement chaotiques. Le ministre marocain de l'Agriculture, de la Pêche maritime, du Développement rural et des Eaux et Forêts, Aziz Akhannouch, a tout récemment annoncé : « *En absence de toute interaction dans le cadre des négociations, l'accord sera abandonné.*¹⁰ » Affirmation péremptoire qui dépasse le cadre du « politiquement correct » du communiqué commun du 27 février, qui précise que les deux pays « *ont exprimé, mardi, leur détermination à poursuivre leur partenariat stratégique, à le préserver et à le renforcer.*¹¹ »

Bien sûr, le royaume chérifien a plus à perdre qu'à gagner dans une rupture radicale avec l'Union européenne. Cependant, les menaces de gel que fait peser le Royaume sur les droits de pêche européens sur tout l'ensemble de l'accord impacteront les pêcheurs européens, même si ces derniers ne sont pas très nombreux. En revanche, les rétorsions marocaines vraisemblables peuvent affecter l'accord si difficilement atteint pour la délimitation de la zone de pêche canarienne (Espagne), qui fit l'objet de disputes interminables dans les années 1970-1980 entre ce pays, la Mauritanie et l'Espagne puis l'UE. Plus globalement, la relation Maroc-UE, bien plus large – puisqu'elle va du trafic de drogue à la lutte contre le terrorisme en passant par les délocalisations industrielles et l'agroalimentaire –, pourrait s'en trouver durablement affectée.

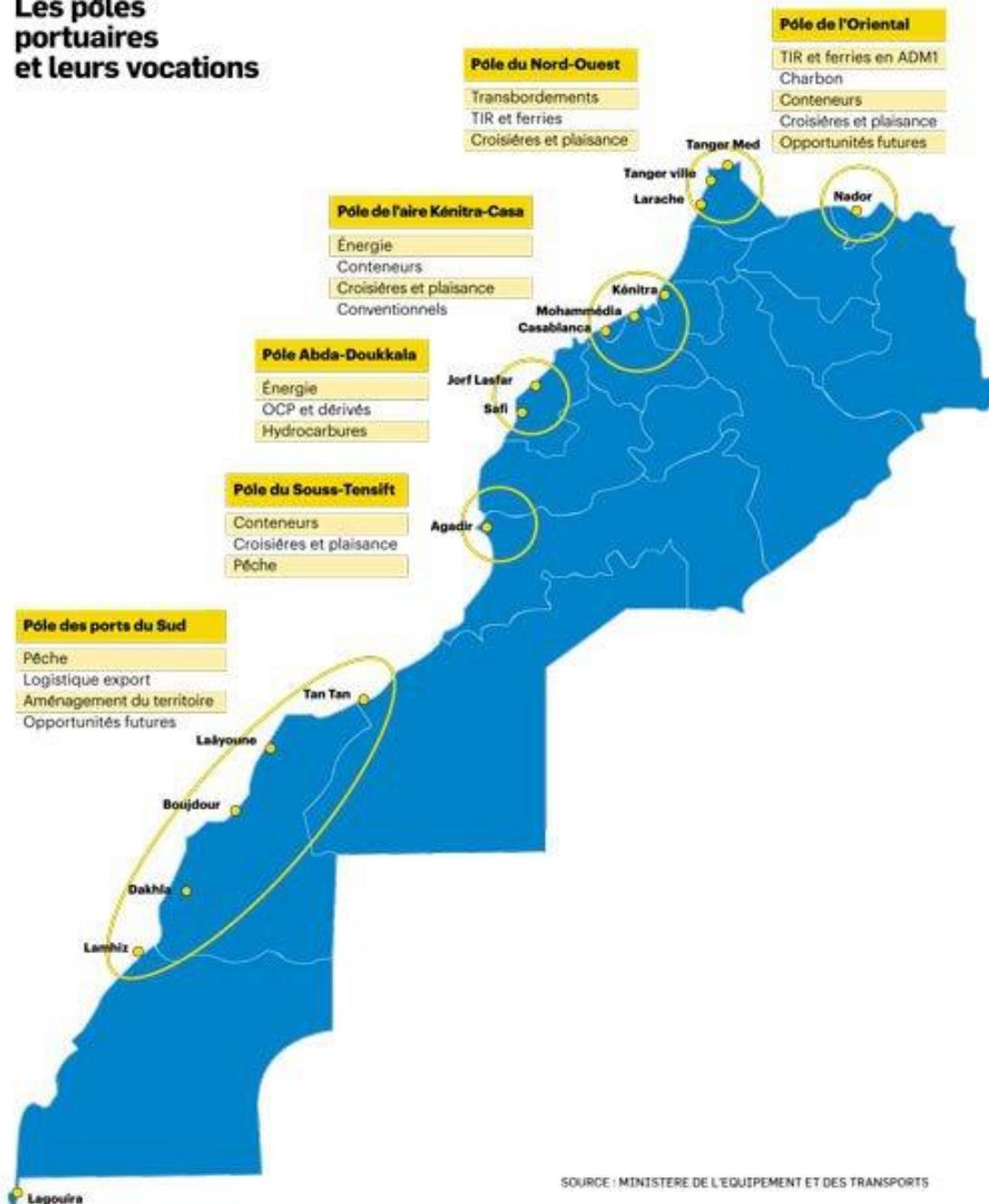
Au final, au plan de la sécurité maritime, le Maroc est pris entre de nombreuses tensions, qui peuvent contribuer à affecter largement une politique globale ambitieuse. La lutte contre les trafics, la protection de la zone côtière et de la zone exclusive, la lutte contre les jihadistes, sont autant de défis qui s'accumulent pour un pays aux moyens structurellement limités. Ou le Maroc est capable d'engager de nouveaux moyens pour faire face à toutes les missions, ou bien le dispositif maritime marocain devra vivre avec de nombreux trous dans un « filet » en hyperextension. Les conclusions de la Cour de justice ne vont pas faciliter sa tâche dans un environnement déjà complexe.

¹⁰ *Infomédiaire*, 6 mars 2018, <https://www.infomediaire.net/maroc-ue-rabat-pourrait-abandonner-laccord-de-peche/>

¹¹ 27 février 2018, <https://lematin.ma/journal/2018/lunion-europeenne-maroc-determines-poursuivre-partenariat-strategique/287991.html>

Annexe 1 LES PÔLES PORTUAIRES MAROCAINS

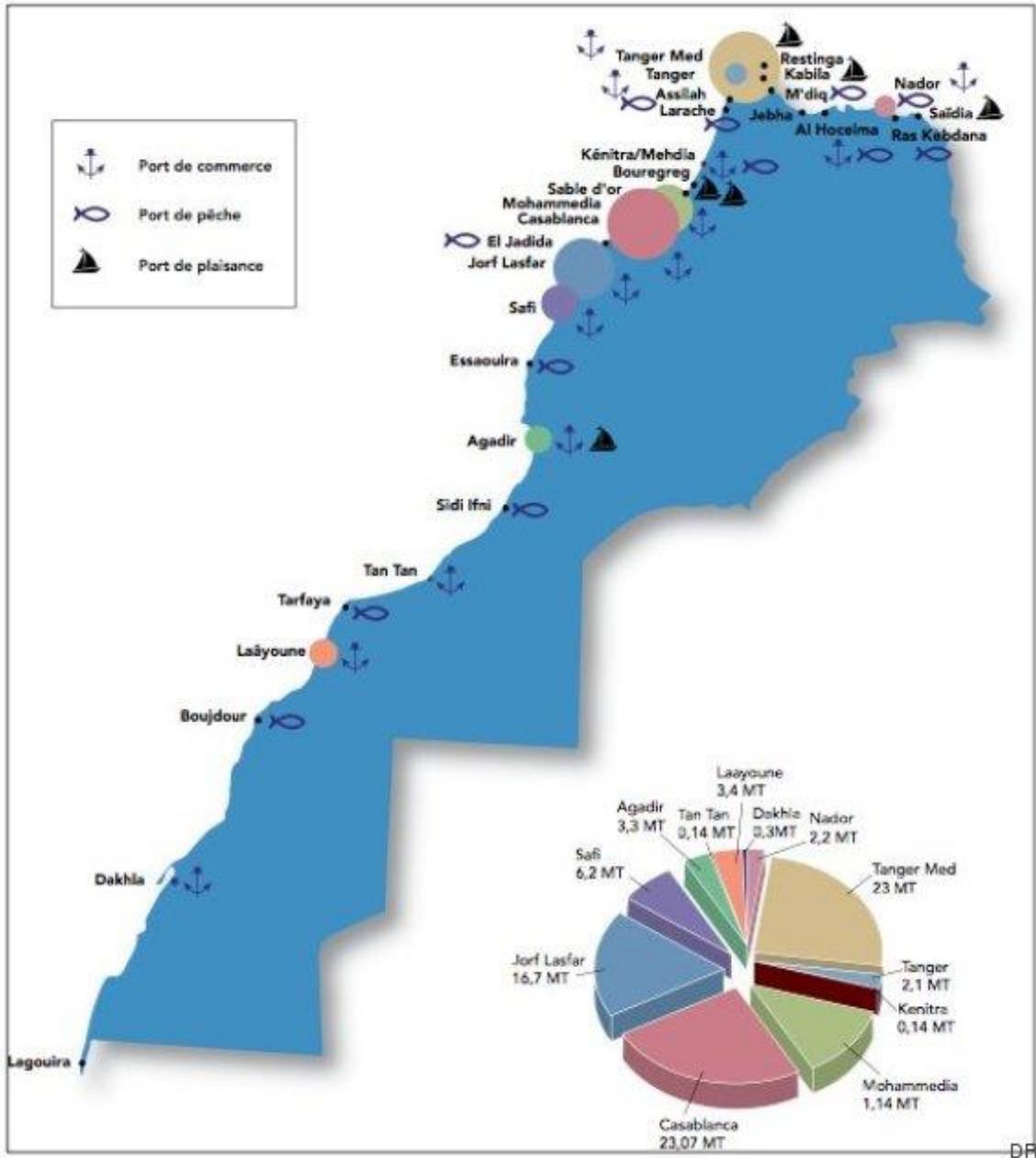
Les pôles portuaires et leurs vocations



Source : Younes Tantaoui, « Le Maroc à la croisée... des ports », lesechos.ma

Annexe 2

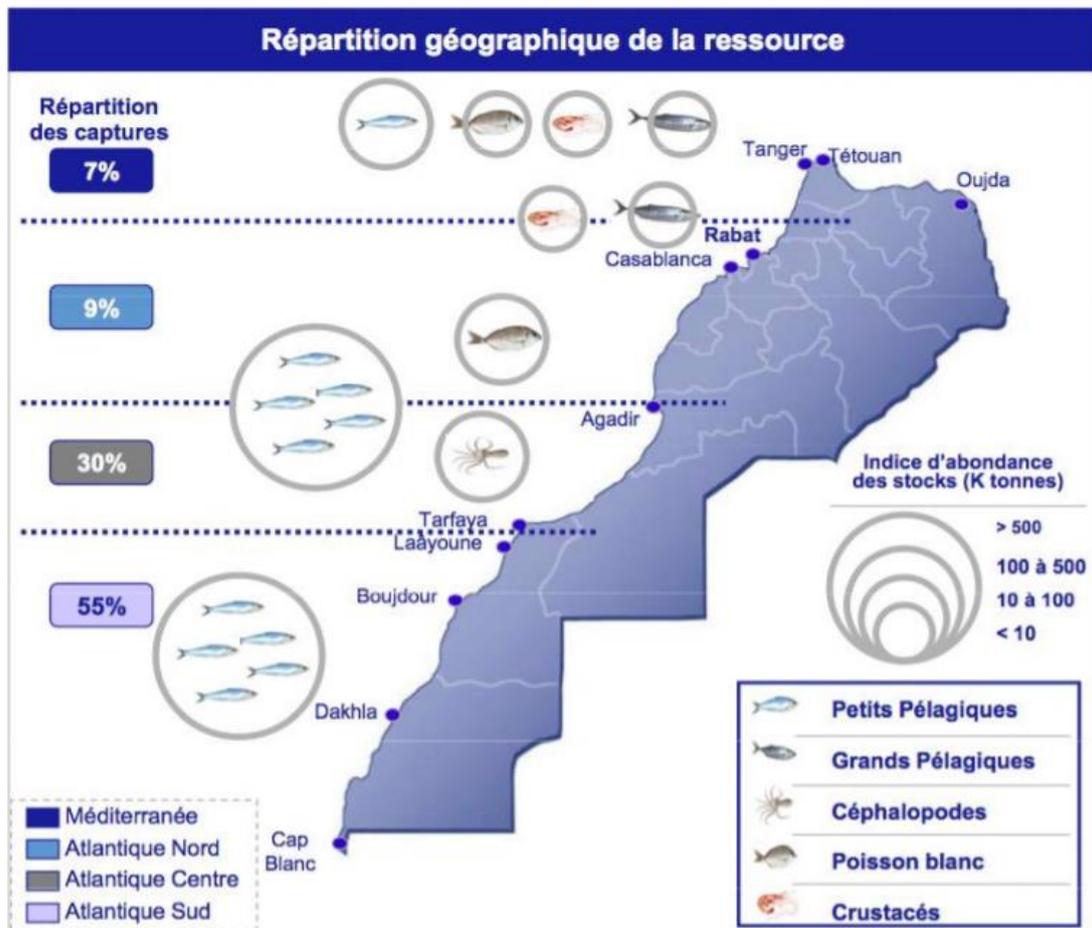
STRATÉGIE PORTUAIRE DU MAROC



Source : « La BAD prête 112,86 millions d'euros au Maroc pour la construction du port Nador West Med », *Huff-Post Maroc*, 18 septembre 2015.

Annexe 3

RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DE LA RESSOURCE

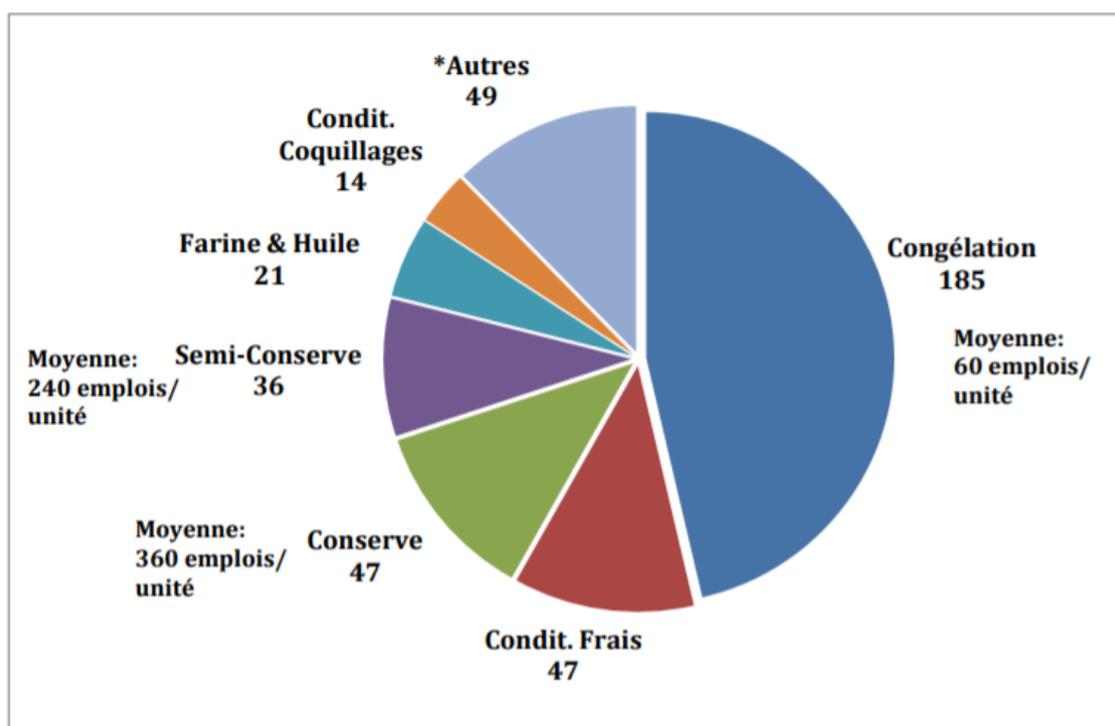


Source : Stratégie de développement et de compétitivité du secteur halieutique, Département de la Pêche maritime, Royaume du Maroc.

Source : http://www.reapcmoroc.com/pages/pub/doc/portrait_peche.pdf

Annexe 4

ACTIVITÉS DE TRAITEMENT ET DE VALORISATION DES PRODUITS DE LA MER

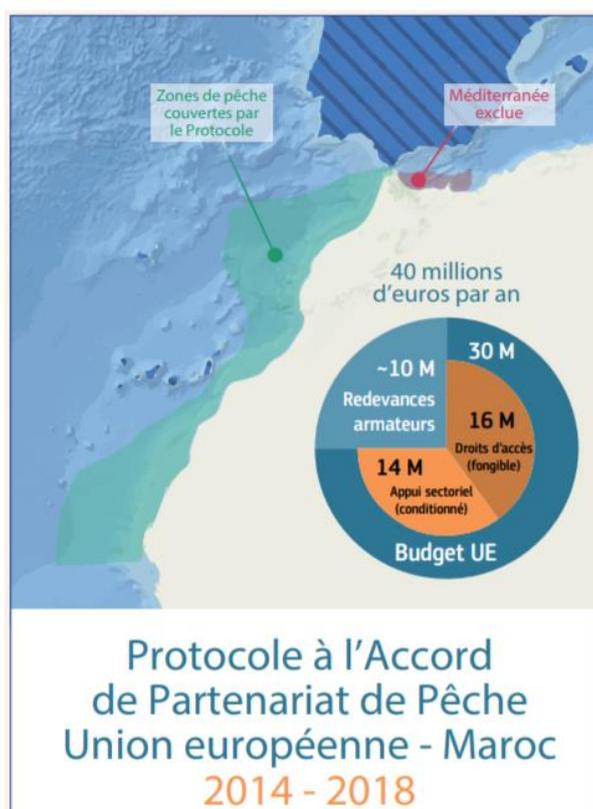


Source : Direction des Industries de la Pêche 2014

Source : http://www.reapcmaroc.com/pages/pub/doc/portrait_peche.pdf

Annexe 5

PROTOCOLE À L'ACCORD DE PARTENARIAT DE PÊCHE UE-MAROC 2014-2018



Source : https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/20150715newsletter_fr.pdf