

COLLÈGE INTERARMÉES
DE DÉFENSE



LE MAROC POSSEDE-T-IL UNE POLITIQUE MARITIME ?

**Mémoire de géopolitique
du capitaine de corvette Pascal Lebarbier
dans le cadre du séminaire « Géopolitique du Maghreb »**

Directrice de mémoire : Madame Nicole GRIMAUD

Avril 2005

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE

L'IMPORTANCE DU MILIEU MARITIME POUR LE MAROC

Les espaces maritimes marocains

La mer : un secteur important pour l'économie marocaine

L'Etat, acteur important dans le domaine maritime

DEUXIEME PARTIE

UNE POLITIQUE MARITIME QUI PEUT ENCORE ETRE ETOFFEE

Des moyens insuffisants

Une administration encore perfectible

Une coopération internationale à développer

INTRODUCTION

On ne peut qu'être frappé par « la part toujours grandissante que jouent les espaces océaniques dans l'ensemble des stratégies, qu'il s'agisse de stratégies purement militaires ou bien de stratégies économiques, ou de stratégies diplomatiques »¹ ; les espaces maritimes sont en effet aujourd'hui des espaces d'activités humaines de plus en plus internationales et développées. Les océans constituent donc un véritable enjeu de pouvoir entre les pays disposant d'un littoral.

Sur le plan maritime, le Maroc peut être considéré comme un « Empire fortuné » : il bénéficie d'une situation géographique favorable qui lui permet d'être un pont entre l'Orient et l'Occident, entre l'Afrique et les autres continents ; de plus, sur le plan stratégique, la situation du Maroc est également remarquable puisqu'il est riverain d'un détroit de première importance et doté d'une double façade maritime, atlantique et méditerranéenne. En outre, depuis la récupération des « provinces sahariennes », cette façade maritime est devenue considérable puisqu'elle a porté la longueur de ses côtes à 3500 km. Séparé de l'Algérie par une chaîne de montagnes, le Maroc est d'ailleurs souvent comparé à une île tant ce pays est naturellement tourné vers la mer.

De fait, ce constat est confirmé par l'importance de ses échanges menés par voie maritime puisque ces derniers représentent 98 % des échanges du Maroc avec l'étranger. Dans le domaine économique, le « Maroc maritime » est important puisque l'on estime que ce secteur « ferait vivre », directement ou indirectement, plus d'un million de personnes.

Pourtant, les marocains, notamment les Berbères, ne sont pas des marins et ce n'est que depuis peu qu'ils se disputent leurs espaces maritimes avec les espagnols. Ainsi, jamais les Canaries, pourtant terres berbères à l'origine, n'ont été réclamées à

¹ Amiral Leenhart, 1983.

l'Espagne comme l'ont toujours été sont Ceuta et Melilla pourtant occupées à la même époque.

Cette époque semble actuellement révolue, le Maroc ayant pris conscience² du potentiel qu'il détient avec les espaces maritimes placés sous sa souveraineté ou sa juridiction.

² Cette prise de conscience a été très précoce puisqu'elle date de 1958.

PREMIERE PARTIE

L'IMPORTANCE DU MILIEU MARITIME POUR LE MAROC

11. Les espaces maritimes marocains

En août 1981, à la veille de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, le gouvernement marocain adressait un memorandum au gouvernement des Etats-Unis en ces termes : « Etant à la fois pays méditerranéen, riverain d'un des détroits les plus importants pour la navigation internationale et pays océanique, disposant d'une façade maritime parmi les plus riches de promesses du monde arabe et de l'Ouest africain, le Maroc n'a ménagé au sein de la conférence aucun effort, en vue de voir prévaloir les solutions de compromis les plus raisonnables où, non seulement, son intérêt national serait pris en ligne de compte mais aussi l'intérêt général de la communauté internationale. »

Cet extrait donne une bonne idée de la doctrine marocaine pour ce qui concerne l'importance de la mer dans la politique du royaume.

Si le droit de la mer met en effet l'accent sur le régime des activités plutôt que sur le statut des espaces, le Maroc, pour sa part, entend faire de l'exploitation des ressources des espaces maritimes de sa juridiction le levier de sa souveraineté économique et l'un des éléments de son développement.

Il faut dire que la définition des espaces maritimes sous souveraineté marocaine a posé et continue de poser un certain nombre de difficultés en raison de pesanteurs historiques, qui constituent une forme d'héritage du passé (cela concerne essentiellement les « présides » espagnols), de données géographiques particulières mais aussi de l'effet de l'expansionnisme du Maroc.

Le simple fait que le Maroc n'ait pas ratifié, à ce jour, la convention de Montego Bay atteste de la persistance des difficultés.

111. Des données géographiques particulières

« Le littoral marocain ... s'étend sur 3500 kilomètres de côtes »³. Avec ces 3500 kilomètres et une frontière fermée à l'Est, le Maroc est ainsi un pays « quasi insulaire » naturellement tourné vers la mer. Signataire de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer en 1982, sans toutefois l'avoir ratifié, le Maroc avait, dès 1981⁴, créé une zone économique exclusive de 200 milles nautiques au large de ses côtes. De ce fait, les eaux sous souveraineté et juridiction marocaines représentent un peu plus d'un million de km², soit une superficie supérieure à celle du royaume terrestre (690 000 km²). Le Maroc est donc un Etat particulièrement bien favorisé pour l'exploitation des richesses maritimes⁵. Il l'est également pour ce qui concerne l'exploitation des fonds marins puisque, à la différence de la plupart des Etats côtiers de l'Afrique de l'Ouest dotés dans l'ensemble de plateaux continentaux d'une largeur d'environ 30 milles marins (ce qui est relativement étroit), le Maroc dispose d'une superficie de 115 000 km² dont 55 000 km² au titre des provinces sahariennes. Cette particularité est importante car le Maroc n'a pas perdu tout espoir de disposer de ressources pétrolières importantes en mer.

L'autre caractéristique géographique du « territoire maritime » du Maroc est le fait de posséder deux façades maritimes dont les natures sont très différentes. La façade méditerranéenne rattache le Maroc à l'ensemble euro-méditerranéen et renvoie à des considérations géopolitiques et stratégiques alors que sur la façade atlantique prévalent les enjeux économiques.

Le dahir du 8 avril 1981 portant promulgation de la loi n°1-81 a institué une zone économique exclusive de 200 milles marins au large des côtes ; il s'applique, en principe, indistinctement à l'Océan Atlantique et à la mer Méditerranée au large des côtes marocaines. Si, d'un point de vue strictement juridique⁶, rien n'empêche le Maroc d'instaurer une zone de ce type, il convient de remarquer que, jusqu'à présent, pour ce

³ « Le secteur des pêches maritimes au Maroc », Revue d'information de la banque marocaine du commerce extérieur, n°264, mai 1999.

⁴ Dahir du 8 avril 1981 portant promulgation de la loi n°1-81 instituant une zone économique exclusive de 200 milles marins.

⁵ A titre de comparaison, les eaux sous souveraineté et juridiction françaises métropolitaines représentent une superficie de 140 000 km².

⁶ Partie V de la convention des Nations Unies pour le droit de la mer, en particulier les articles 56, 58, 60 jusqu'à 63.

qui concerne la Méditerranée, la plupart des Etats riverains se sont montrés réticents à proclamer une ZEE⁷.

De plus, le Maroc est riverain de toute la côte africaine du détroit de Gibraltar (32 milles marins de longueur et 8 milles marins de largeur dans sa partie la plus étroite), détroit servant à la navigation internationale⁸, dans lequel se croisent quotidiennement environ 200 navires (160 dans le sens longitudinal et 40 dans le sens traversier) et qui revêt une grande importance stratégique puisqu'il est le seul accès naturel maritime à la Méditerranée.

Enfin, les eaux sous souveraineté et juridiction marocaines sont « réputées pour compter parmi les zones les plus poissonneuses de par le monde »⁹. Elles sont de plus particulièrement diversifiées, notamment au large des provinces sahariennes.

Le Maroc a ainsi un potentiel de production estimé à 1.5 millions de tonnes renouvelables par an. Il est le premier producteur halieutique du continent africain et il en est le vingt-cinquième mondial surtout grâce à la sardine dont il est le premier producteur et exportateur mondial. Sa zone économique exclusive de plus d'un million de kilomètres carrés peut donc être considérée comme un important réservoir stratégique de ressources alimentaires même si ces dernières ne sont guère prisées de la population locale. A l'instar des autres pays du Maghreb, l'alimentation de la population ne provient en effet que très peu de la mer puisque seulement sept kilogrammes de poissons sont consommés annuellement par le citoyen marocain¹⁰.

112. L'héritage du Passé (les « présides »)

Les espaces maritimes marocains présentent cette singularité qu'est l'existence au Maroc de territoires placés sous la souveraineté espagnole :

- L'îlot de Leila, rocher aride et inhabitable d'une superficie de 13 hectares, se situe à moins de 200 mètres des côtes marocaines.

⁷ Seuls trois Etats ont déjà entrepris des démarches dans ce sens : le Maroc, l'Egypte et Chypre.

⁸ Voir partie III de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

⁹ Ibid note n°1.

¹⁰ Ce chiffre très faible voudrait être ramené vers 12 kilogrammes en 2004 par le gouvernement marocain.

- Le rocher de Velez de la Gomera est espagnol depuis 1508. Petit îlot distant de 85 mètres des côtes marocaines avec pour seuls bâtiments un fort et une église, il n'est peuplé que d'une trentaine de soldats qui y tiennent garnison. Depuis 1934, ce rocher est d'ailleurs relié à la côte par un isthme de sable.
- En 1673, les troupes espagnoles se sont également emparées du Rocher d'Al-Hoceima (quelques hectares) qui reste une île située à 300 mètres des côtes. Il héberge un fort, une église et une batterie côtière.
- L'île d'Alboran (53 hectares), située en Méditerranée, entre Mellila et Almeria, ancien repaire de pirates, abrite une garnison espagnole et un hélicoptère. Les îles Chaffarines sont un ensemble de trois entités dont la souveraineté espagnole remonte à 1848.
- Enfin, l'Espagne exerce sa souveraineté sur les enclaves de Ceuta et Melilla (33 km²) dont la population est estimée à 200 000 habitants même si elles bénéficient d'un statut d'autonomie depuis 1978. Il faut également noter que Ceuta et Melilla ne sont pas des villes ordinaires puisqu'elles abritent des bases militaires importantes comprenant plus de 15 000 militaires,.

« L'invasion », le 13 juillet 2002, de l'îlot de Leila (l'îlot du Persil pour les Espagnols) par des gendarmes marocains, sous le prétexte de lutter contre l'immigration clandestine et le trafic de drogue, a rappelé qu'au delà des différends sur la pêche, il existe encore un contentieux sur les enclaves espagnoles au Maroc.

Compte tenu de « l'adhérence » de ces « présides » qualifiées de mineures (les îlots) et majeures (Ceuta et Melilla) au Maroc, le Maroc considère que leur « marocanité » est indéniable et affiche clairement sa volonté de les récupérer à terme. Sur le plan des espaces maritimes, cette question n'est en effet pas neutre car elle affecte la délimitation de la mer territoriale du Maroc (qui se détermine à partir de lignes de base suivant le trait de côte). Il est à ce titre intéressant de constater que l'Espagne conteste les dispositions adoptées par le Maroc pour la détermination de ses lignes de base¹¹

¹¹ Décret n°2-75-311 du 21 juillet 1975 déterminant les lignes de fermeture de baies sur les côtes marocaines et les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales et de la zone de pêche exclusive marocaines

113. Les effets de l'expansionnisme marocain.

Sur la façade atlantique, la zone allant d'Essaouira à Dakhla présente des chevauchements avec les espaces maritimes auxquels peut prétendre l'Espagne en raison de la proximité des Iles Canaries¹². Compte tenu de l'extrême richesse de cette zone en ressources halieutiques et en minéraux, cette question revêt un caractère primordial tant pour le Maroc que pour l'Espagne.

Cette proximité pose des difficultés pour les délimitations des zones économiques exclusives des plateaux continentaux.

Le dahir du 8 avril 1981 a en effet promulgué une zone économique exclusive de 200 milles marins pour le Maroc. Cette disposition apparaît clairement en opposition avec le droit de la mer qui établit que « la délimitation de la zone économique exclusive entre Etats ... qui se font face est effectuée par voie d'accord conformément au droit international ..., afin d'aboutir à une solution équitable ». Compte tenu des intérêts en jeu, cette question revêt un caractère primordial.

Pour ce qui concerne le plateau continental, l'approche géophysique met en évidence que le plateau continental marocain s'étend jusqu'à l'archipel des Canaries. En effet, les îles Canaries, d'origine volcanique, se dressent comme de véritables montagnes sur la mer avec un socle extrêmement abrupt ; on rencontre ainsi à l'intérieur du pourtour territorial de ces îles faisant face au Maroc des côtes bathymétriques de l'ordre de 1300 mètres. Cette particularité montre que l'archipel des Canaries ne peut prétendre disposer de plateau continental ; pourtant, l'Espagne adopte souvent une attitude intransigeante compte tenu de ses intérêts dans cette région où elle prétend détenir des « droits historiques ». C'est ainsi qu'un décret royal espagnol a autorisé en 2001 des prospections pétrolières off-shore dans cette région. Après avoir pris connaissance de ce décret, les autorités marocaines ont protesté officiellement sous la forme d'une note diplomatique rappelant à l'Espagne les « droits inhérents à la souveraineté marocaine sur son plateau continental – qui s'étend bien au delà de la ligne médiane – en tant que prolongement de son territoire sous la mer » et invitant « instamment l'Espagne à suspendre l'application » du décret. Aujourd'hui, le problème de délimitation des

plateaux continentaux n'est donc toujours pas réglé malgré l'existence de la « commission des limites des plateaux continentaux » créée en application de la convention de Montego Bay (article 76).

12. La mer : un secteur important pour l'économie marocaine

Le poids économique du Maroc maritime est important. En effet, on estime généralement que le secteur fait vivre, directement au indirectement, plus d'un million de personnes.

Le secteur maritime est articulé autour de deux principaux domaines : la pêche maritime et l'activité portuaire.

121. La pêche maritime

La pêche et les industries associées, largement orientées vers l'exportation, représentent un champ d'activité très important au plan économique et social. Ce secteur constitue une des priorités affichées pour le développement de l'économie nationale¹³.

Les ressources halieutiques sont particulièrement importantes et diversifiées dans les eaux marocaines, notamment au large des « provinces » sahariennes¹⁴. Le Maroc est ainsi le premier producteur mondial de sardines et le deuxième producteur de poisson en Afrique. En 2002, la production s'est élevée à près de 1,1 millions de tonnes (ce qui représente 3,5 % du produit intérieur brut), en progression constante depuis quelques années.

Le secteur de la pêche comprend trois principales branches : la pêche côtière, la pêche hauturière et l'ensemble des industries de valorisation.

¹² Moins de 100 km séparent le Maroc de l'archipel des Canaries.

¹³ « Le secteur des pêches maritimes au Maroc », Revue d'information de la banque marocaine du commerce extérieur, mai 1999, n°264.

¹⁴ Le chapitre consacré aux pêches maritimes dans « Le Maroc en chiffre 2003 » publié par le Haut Commissariat au Plan met en évidence la part prépondérante des cargaisons débarquées dans les ports des « provinces du Sud ».

Pour ce qui concerne la pêche côtière et artisanale, les espèces capturées sont extrêmement variées et réparties en deux grands sous-ensembles : les espèces benthiques¹⁵ et les espèces pélagiques¹⁶.

Les stocks de poisson annuellement exploitables atteignent 1,5 millions de tonnes dont six cents milles tonnes effectivement capturées.

En 1988, avec l'arrivée de 440 nouveaux bateaux équipés, la pêche côtière a pris une place importante (75% des prises) et 30% de la production en valeur. La flotte côtière se compose aujourd'hui de deux mille cinq cents unités dont quatre cents chalutiers, quatre cents senneurs ou sardiniers, mille palangriers, sept cents langoustiers et divers navires à vocation multiple. Les chalutiers pêchent principalement les poissons "blancs", et les sardiniers les "bleus".

Cette activité représente un chiffre d'affaires d'environ 1,7 milliards de dirhams, soit 85,7% du tonnage et 34,9% de la valeur de la production de pêche nationale. Ce secteur emploie 87 289 personnes, dont 44 916 canotiers.

La pêche hauturière (qui produit environ 200 000 tonnes par an) travaille essentiellement pour l'exportation de céphalopodes ou de produits à forte valeur marchande¹⁷. Les exportations ont représenté près de 10 milliards de dirhams en 2002 (soit environ 1 milliard d'euros). Composée de 454 navires, la flotte de pêche hauturière a rapporté plus de 91 400 tonnes de captures pour une valeur de plus de 2,9 milliards de dirhams, soit 12,9% du volume et 61,2% de la valeur de la production nationale. Pour ce qui concerne la masse salariale, cette flotte offre du travail à 11 231 personnes dont 1032 marins et officiers étrangers.

L'industrie de valorisation des produits de la mer assure 50 % des exportations des produits agroalimentaires. Un établissement public autonome, l'office national des pêches (ONP) gère la commercialisation de la production halieutique côtière et artisanale. L'aquaculture, encore assez peu développée, fait l'objet d'une réflexion notamment pour l'exploitation des lagunes littorales en Méditerranée et sur la côte atlantique.

¹⁵ Par espèce benthique, on entend espèce de poissons qui vivent près du littoral comme la daurade, le capelan, le grondin, le merlu, l'ombrine et la sole.

¹⁶ Les pélagiques sont des espèces du grand large, généralement de surface comme la sardine, le maquereau, les thonidés, les anchois, et les chinchards.

¹⁷ Sardines, anchois, maquereaux et thonidés.

122. Le secteur portuaire

Le Maroc dispose d'un réseau portuaire important : vingt sept ports répartis sur le littoral de la frontière algérienne jusqu'à Dakhla, dans le sud du Sahara occidental : onze ports polyvalents (commerce, pêche, plaisance) ouverts au commerce international, onze ports de pêche régionaux, cinq ports de plaisance.

Le trafic est supérieur à 57 millions de tonnes dont près de la moitié est traitée par l'ensemble Casablanca / Mohammedia (dont 90 % du trafic de conteneurs). Mohammedia est spécialisé dans le trafic d'hydrocarbures en liaison avec la présence voisine d'une des plus importantes raffineries du pays ; la quasi-totalité des hydrocarbures importée par le Maroc (9 millions de tonnes par an) passe par le terminal pétrolier de ce port.

Le port de Tanger au nord est principalement dédié au trafic de passagers et au trafic routier. Le trafic de passager a dépassé les trois millions en 2002.

Le port de Jorf Lasfar, construit à côté d'un complexe chimique majeur, est le port minéralier dédié à l'exportation des phosphates.

Aujourd'hui, le champ d'activité portuaire a trouvé une nouvelle dynamique avec la décision de construire le port de Tanger-Méditerranée. Initialement envisagé sur la façade atlantique (Tanger-Atlantique), la décision a finalement été prise de construire un grand port en eaux profondes dans le détroit, à l'est de Tanger et à proximité de Ceuta. Ce port s'inscrit dans un projet beaucoup plus vaste qui englobe des zones franches, des zones industrielles et une zone touristique, ensemble qui devrait être relié au reste du pays par de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires. Le port lui-même devrait être principalement dédié au transbordement mais également au trafic de vrac (céréales) et au trafic de passagers du fait de la proximité d'Algésiras. L'actuel port de Tanger serait alors consacré à la pêche et au développement de la plaisance.

13. L'Etat, acteur important dans le domaine maritime

De nombreux facteurs (dimension des espaces maritimes, potentiel halieutique, volume des échanges par voie de mer, et.) ont incité le gouvernement marocain à intervenir dans le domaine maritime. Aujourd'hui, les secteurs dans lesquels son

intervention apparaît la plus importante sont la recherche scientifique maritime, l'emploi des ressources et « l'action du royaume en mer »¹⁸.

131. La recherche scientifique maritime

Conscient de l'importance de son domaine maritime pour son économie, le Maroc a très tôt conduit des efforts dans le domaine de la recherche scientifique marine. Ainsi, l'institut national de la recherche halieutique (INRH), principalement centré sur la pêche, est un organisme de recherche au statut d'établissement public autonome sous tutelle du ministère des pêches maritimes. Il tire ses ressources de subventions de l'Etat et de taxes sur les navires de pêche hauturière.

Sa mission est de :

- Mener les études et recherches destinées à approfondir les connaissances sur le milieu marin et à appréhender l'impact de celui-ci sur la dynamique des ressources halieutiques ;
- Assurer la surveillance continue de l'état de l'environnement marin et des diverses sources de pollution notamment chimiques et microbiologiques, ainsi que les nuisances pouvant déséquilibrer le milieu marin ;
- Evaluer les ressources halieutiques, établir des diagnostics sur l'état des stocks de ces ressources, déterminer leurs niveaux d'exploitation biologique et étudier les facteurs qui régissent leur évolution. Plus généralement préparer toutes les données

- Assurer la surveillance de la salubrité des produits de la pêche et de l'aquaculture, dans leur milieu ;
- Evaluer les potentialités du littoral national en matière d'aquaculture et préparer les données scientifiques, techniques et économiques permettant l'élaboration d'un programme de développement de l'aquaculture;
- Entreprendre les études, recherches et expérimentations visant la promotion et le développement de l'aquaculture, notamment en matière d'ingénierie aquacole, de reproduction en milieu contrôlé, de diversification des espèces, de nutrition, de génétique, de pathologie et autres domaine en relation avec l'aquaculture y compris des actions pilotes permettant d'effectuer la démonstration et la vulgarisation des travaux de recherche en aquaculture ;
- Entreprendre les études et expérimentations en matière de technologie de pêche visant l'amélioration des engins de pêche ainsi que l'introduction de nouvelles techniques et leur adaptation au contexte national ;
- Procéder à l'élaboration et à l'édition des cartes de fonds marins des zones de pêche ;
- Entreprendre des études, recherches et expérimentations visant la valorisation des produits de la mer, notamment par la mise au point de nouvelles techniques destinées à obtenir des produits de grande qualité ;
- Assurer la diffusion des informations relatives à ses propres recherches et, le cas échéant, à celles effectuées par d'autres instituts à vocation similaire ;
- Participer aux travaux d'organismes nationaux, régionaux et internationaux dans les domaines relevant de ses compétences ;
- Fournir des prestations de service, dans ses domaines d'attributions y compris la réalisation d'expertises techniques à la demande de personnes publiques ou privées et commercialiser les résultats de ses recherches, études et travaux ;
- Contribuer sur le plan scientifique à la création d'aquariums, de réserves et de parcs marins.

L'INRH dispose d'un laboratoire central à Casablanca, de cinq centres régionaux et de deux centres spécialisés (aquaculture et nouvelles technologies des pêches). En outre, il met en œuvre deux navires de recherche.

Certains laboratoires universitaires cherchent à développer parallèlement des programmes de recherche à caractère fondamental sur l'océanologie.

Enfin, la marine royale entretient un Service hydrographique et océanographique (SHOMAR).

On peut relever quelques projets de recherche particuliers et notamment :

- Le lancement d'un programme de recherches pétrolières offshore au large des provinces sahariennes par contrat avec Total. Ce programme a été une source de contentieux avec l'Espagne qui développe un projet analogue dans la zone proche des Canaries
- Le projet, non encore réalisé, d'une campagne de recherche de sources d'eau douce sur le plateau continental, menée par une filiale de la COMEX.

132. Une politique ferme d'emploi des ressources

Le Maroc jouit d'une situation géographique privilégiée avec ses 3500 km de côtes sur l'Atlantique et la Méditerranée, caractérisées, de plus, par des aspects océanographiques majeurs. Les eaux atlantiques, en particulier, sont le siège de remontées d'eaux profondes favorisant une fertilité de ces zones et, par conséquent, une richesse halieutique considérable. Les côtes marocaines se caractérisent donc par une biodiversité importante et constituent de fait des sites à intérêt socio-économique certain. Elles sont toutefois soumises à de nombreuses perturbations liées à diverses activités : rejets industriels et urbains, exploitations abusive des richesses halieutiques, aménagement des zones littorales, navigation, etc.

Malgré l'usage intensif de moyens technologiques de plus en plus performants, les captures mondiales de poissons stagnent depuis vingt ans autour de la barre des cent millions de tonnes. Le Maroc est touché au premier chef par ce problème et le ministère de la pêche mène donc des actions afin de préserver la ressource et le milieu marin. Différentes études ont en effet montré que les modes d'exploitation pratiqués à partir des années 1980 ne permettaient pas la reconstitution des stocks.

Il s'est donc avéré indispensable de s'attaquer à la limitation de l'effort de pêche des chalutiers opérant sous licence et de contrôler l'accès aux zones côtières encore productives par un renforcement des moyens de contrôle, tant en mer qu'au niveau des ports de débarquement. Des mesures de gestion des pêcheries ont donc été prises :

- en 1992, le gel de l'investissement pour l'acquisition de nouvelles unités de pêches ;
- à partir de 2000, le non renouvellement des accords de pêche établis avec l'Union Européenne et la Fédération de Russie ;
- en mai 2000, l'institution du Conseil Supérieur pour la Sauvegarde et l'exploitation du Patrimoine Halieutique National qui constitue un cadre de concertation des experts scientifiques, des professionnels, des gestionnaires et de l'administration.

De même, le Maroc a instauré depuis 2001 des plans de gestion des ressources s'appuyant sur des quotas de captures par pêcheries, par navires ou par espèces.

Ces mesures ont été accompagnées par le renforcement des système de contrôle et de surveillance en mer avec l'acquisition d'avions de surveillance maritime, l'introduction d'un système de suivi des navires par satellite¹⁹ et l'implantation d'un système de radar permettant de détecter les navires non équipés de balises.

Le ministère de la pêche travaille également de manière étroite avec l'INRH et le ministère de l'environnement pour surveiller la qualité et la salubrité du milieu marin.

133. L'action du Royaume en mer

La sécurité générale au large de leurs côtes est une préoccupation croissante des autorités marocaines compte tenu :

- De l'étendue du domaine maritime et du potentiel de ressources, au regard des enjeux économiques du pays.

¹⁹ Ce système est actuellement généralisé pour la flotte des navires congélateurs.

- De l'accroissement général du trafic, en particulier dans la zone du détroit de Gibraltar où la probabilité d'occurrence d'accidents maritimes majeurs accompagnés d'atteintes à l'environnement devient très forte.
- Des besoins de surveillance générale en mer (ZEE et zone du détroit de Gibraltar) pour assurer le contrôle des pêches et contrer le développement des trafics illicites (drogue et émigration clandestine).
- Des besoins de sécurité importants, particulièrement pour le secteur de la pêche dont les acteurs sont très nombreux, travaillent en sureffectifs sur des bateaux vétustes, de toutes dimensions et mal équipés, dans des zones où les conditions de navigation sont souvent très difficiles (notamment en Atlantique).

La Marine royale est impliquée au premier chef dans toutes ces actions (surveillance maritime, sauvetage au large, contrôle des pêches, lutte contre les trafic illicites, prévention et lutte contre la pollution, hydrographie). Avec ses bâtiments de service publics (de type OPV 64), ses patrouilleurs et, plus récemment, avec les frégates de surveillance acquises auprès des chantiers français et équipées d'hélicoptères, la marine royale marocaine est entrée aujourd'hui dans un dynamique de modernisation.

Le ministère des pêches maritimes, responsable formel de la coordination des actions de sauvetage, entretient des vedettes de sauvetage capables d'intervenir en zone littorale. De même, il a mis en place un réseau de contrôle des pêcheries dans la zone Sud : les navires de pêche hauturière sont équipés de transpondeurs qui permettent de connaître à tout moment leur position. Complété par un réseau de radars littoraux, le système permet de localiser les intrus. Enfin, le ministère dispose d'avions de surveillance maritime armés par la gendarmerie royale et mis pour emploi auprès de la marine royale.

La direction de la marine marchande dispose encore du centre de coordination du sauvetage (MRCC) à Casablanca et devrait gérer le centre de surveillance du détroit de Gibraltar en coordination avec le centre homologue de Tarifa en Espagne. La mise en service de ce centre est cependant toujours bloquée en raison d'un contentieux financier avec le fournisseur américain. Il semblerait que les autorités marocaines soient prêtes à dénoncer le contrat qui les lie avec celui-ci et à relancer un appel d'offre international.

L'ODEP active des moyens relativement importants pour les besoins des mouvements portuaires et les exigences de sécurité générale.

134. La formation maritime

Le Maroc dispose à Casablanca d'un organisme de formation aux métiers de la marine marchande, l'Institut supérieur d'études maritimes (ISEM), qui délivre des brevets de capitaines au long cours et d'officiers mécaniciens. Cette formation de qualité vient d'être reconnue au niveau international puisque le Maroc a été admis par l'organisation maritime internationale sur la liste des pays assurant une formation maritime conforme aux standards définis par la convention STCW 78/95.

L'ISEM a également récemment ouvert un troisième cycle de formation avec la création d'un diplôme d'enseignement supérieur spécialisé (DESS) « affaires maritimes », destiné à former les cadres de l'administration maritime marocaine.

Enfin, l'ISEM a signé en 2002, un accord de jumelage avec l'Ecole nationale de la marine marchande de Marseille.

Pour ce qui concerne le secteur de la pêche, il existe au Maroc huit établissements de formation aux différents métiers de la pêche et des industries de la mer.

DEUXIÈME PARTIE : UNE POLITIQUE MARITIME QUI PEUT ENCORE ETRE ETOFFEE

Nous avons vu que le fait maritime est particulièrement important au Maroc compte tenu de ses potentialités notamment dans le domaine économique. Le gouvernement marocain est d'ores et déjà fortement impliqué dans ce secteur qu'il considère comme stratégique. Pour autant, la politique maritime mérite d'être complétée car une analyse plus précise du secteur maritime laisse apparaître certaines lacunes.

21. Des moyens insuffisants

211. La difficile modernisation du secteur des pêches maritimes

La politique de modernisation du secteur des pêches, animée par le ministère de la pêche maritime, est affichée comme une priorité nationale sous le nom de « contrat programme ». Cet ambitieux programme de développement, présenté lors d'une conférence de presse à Casablanca en 2003 par monsieur Tayeb Rhafès, ministre des pêches maritimes, prévoit d'atteindre 1,7 millions de tonnes de prises, de réaliser un chiffre d'affaire de 20 milliards de Dirhams et de créer près de 100 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2007.

Ce contrat s'articule autour de quatres axes :

- La sauvegarde de la durabilité des ressources halieutiques vient en premier lieu. Les différentes études fournies par l'INRH sont en effet alarmantes et attestent que le secteur des pêches maritimes fait l'objet d'une exploitation excessive. La forte pression sur certaines ressources halieutiques a ainsi entraîné l'épuisement des stocks, particulièrement en céphalopodes très prisés sur les marchés européens et japonais. Le contrat programme prévoit donc un plan global pour assurer le renouvellement de la ressources tout en garantissant l'exploitation durable.

- Le deuxième axe consiste en la création de la richesse et de l'emploi dans le secteur maritime. Cette mesure passe, selon le ministère des pêches maritimes, par la diversification de la ressource. Ainsi, à l'instar de l'Égypte, le Maroc entend développer l'aquaculture qui dispose d'un fort potentiel de développement.
- Le segment terrestre des industries de transformation de la pêche est, lui aussi, insuffisamment adapté aux besoins, notamment pour la qualité des produits à l'exportation. La filière – qui emploie environ 5000 personnes dans 250 établissements d'importance diverses – a une trop faible capacité de valorisation des produits de la mer. Ainsi, aujourd'hui, près de la moitié de la production nationale de poisson est transformée en farine animale, à très faible valeur ajoutée, faute de capacités industrielles et logistiques modernes. De même, le réseau portuaire et les installations de débarquement à terre sont souvent peu adaptées aux besoins de la pêche malgré des efforts récents dans certains ports pour la modernisation des halles à poisson. En outre, la question de la maîtrise de la chaîne du froid au débarquement des prises reste un problème important dans de nombreux ports.
- La politique sociale en faveur des gens de la mer est également au centre des préoccupations du ministère : il s'agit de la formation des ressources humaines, de l'amélioration des conditions de travail et de vie des pêcheurs (la création de villages de pêcheurs le long des côtes est ainsi envisagée).
- Enfin, la modernisation de la flotte constitue le quatrième objectif du contrat-programme. L'essentiel de la flotte est en effet surdimensionné et vétuste et ne correspond plus aux conditions exigées par les partenaires du Maroc. Elle est constituée, pour l'essentiel, de chalutiers et d'embarcations en bois construites selon des méthodes totalement empiriques et qui ne répondent pas aux normes modernes en matière de sécurité, de salubrité et de conditionnement des produits de la pêche. La réduction de cette flotte, couplée à une profonde modernisation, est sans doute un des défis majeurs à relever pour le développement du secteur. Dans cet esprit, le ministère a annoncé récemment la construction d'un chantier naval de dimension nationale qui pourrait assurer la maintenance des navires marocains mais aussi répondre aux besoins du marché africain en la matière.

212. La nécessaire modernisation portuaire

Indépendamment du futur port de Tanger-Méditerranée, la problématique des ports marocains porte aujourd'hui sur leur compétitivité qui n'est pas à la hauteur de ce que l'on est en droit d'attendre dans le transport maritime international : tarifs portuaires trop élevés, mode de fonctionnement et d'organisation peu performants (manutention, lamanage, remorquage, sécurité, etc.).

En 1984, la création de l'ODEP répondait à un double objectif : d'une part, une mission de gestion des ports ; d'autre part, un rôle de prestataire de services, partant de l'idée que la multiplication des intervenants augmente le risque de la rupture de la chaîne des opérations. Vingt ans après, le système, en dépit d'améliorations substantielles, a montré ses limites. En effet, l'ODEP s'occupe aussi bien de police portuaire que de dragage, de manutention et d'entretien des infrastructures, sans compter l'infrastructure. D'autre part, ces missions recouvrent des réalités très différentes d'un port à l'autre²⁰. De plus, la manutention à bord est pratiquée par quelques opérateurs privés qui agissent en oligopole et se fournissent en main d'œuvre auprès des associations de dockers. On a ainsi une juxtaposition d'un opérateur public jouissant d'une situation de monopole en même temps qu'il est juge et partie et des prestataires privés offrant un service similaire. C'est la raison pour laquelle de grandes réformes, récemment annoncées par le ministre des transports, sont attendues dans ces domaines. Elles s'articuleront autour de quatre axes.

Le premier axe concerne la séparation des missions. L'Etat gardera un rôle régalien en décidant de la politique stratégique des ports tandis que le contrôle et la gestion seront confiées à un régulateur, l'Agence Nationale de Régulation des Ports (ANRP), qui prendra en charge la police portuaire, la signalisation maritime, l'entretien, l'investissement et les services communs (capitainerie, remorquage, lamanage, pilotage, sécurité, etc.) ; la mission commerciale sera dévolue à des opérateurs privés dans un cadre concessionnel sur la base de cahiers des charges stricts définis par le régulateur.

Le second axe vise la mise en place de l'unicité de la manutention. La séparation bord/quai (privé/ODEP) n'existera plus et un unique opérateur prendra en charge

²⁰ A titre d'exemple, dans certains ports, la capitainerie est prise en charge par d'autres intervenants étatiques.

l'ensemble de l'opération. Cette disposition permettra d'éviter les coupures de manutention très préjudiciables à la qualité des services.

Le troisième axe concerne l'introduction de la concurrence au sein d'un même port mais également entre les différents ports par la multiplication des prestataires de services. L'ODEP sera ainsi scindé en deux entités : une partie sera incorporée à l'ANRP tandis que l'autre sera transformée en société anonyme pour pouvoir recentrer son activité sur l'économie portuaire, l'office devenant un opérateur commercial comme un autre et obéissant aux lois du marché et à la concurrence.

213 Le transport maritime moribond

Si 98 % des échanges du Maroc passent par la voie maritime, le pavillon marocain a du mal à s'imposer et il n'assure pas plus de 10 % du trafic. La marine marchande marocaine représente aujourd'hui une quarantaine de navires de toutes catégories (transports d'hydrocarbures, chimiques, cargos rouliers, navires à passagers) répartis en onze compagnies d'armement dont deux appartiennent à l'Etat. L'âge moyen de la flotte est de près de vingt ans et certains navires posent de réels problèmes en terme de sécurité (ils figurent d'ailleurs sur la « liste noire » du Memorandum de Paris²¹) faute d'entretien suffisant. En outre, la plupart des armements marocains sont confrontés à des difficultés structurelles comme les sureffectifs qui pèsent lourdement sur les coûts de fonctionnements. Ainsi, depuis septembre 2002, la restructuration de la principale compagnie nationale (COMANAV) a donné lieu à une réduction drastique de son personnel (45 %) et à la cession de sept navires parmi les plus anciens. Avec ce plan et grâce à une nouvelle subvention de l'Etat, la COMANAV redresse aujourd'hui la tête, soutenue également par le développement de l'activité de transport de passagers dans le détroit de Gibraltar. Elle s'engage de plus vers une privatisation avec une politique d'acquisition de petites compagnies pour renforcer son offre sur le segment « passagers » tout en réorganisant son activité de « fret ». Enfin,

²¹ Le Memorandum est un accord inter-administratif signé en 1982 entre les autorités maritime de 14 pays européens et qui vise à l'application coordonnée et homogène des conventions internationales édictées par l'organisation maritime internationale et l'organisation internationale du travail à bord des navires faisant escale dans les ports des pays signataires. Les informations contenues dans le système d'information du Memorandum - permettent la publication d'une liste noire de bâtiments jugés dangereux et faisant l'objet d'un refus d'accès dans les ports des Etats membres.

l'évolution de l'organisation portuaire pourrait lui offrir des perspectives de diversification d'activités en direction de la gestion des terminaux.

La Flotte de commerce marocaine est administrée par la direction de la marine marchande (DMM), qui a longtemps été associée aux pêches maritimes dans un ministère, puis rattachée en 1997 au ministère des transports. Elle est rattachée, depuis 2002, au ministère de l'équipement qui a absorbé les transports à l'occasion du changement de gouvernement. La DMM gère la réglementation du transport maritime ainsi que les gens de mer (3500 marins en activité), à l'exception des marins pêcheurs administrés par le ministère des pêches. Si l'administration de la marine marchande peine à défendre un pavillon face à la concurrence internationale tendue, la création d'un pavillon bis est cependant à l'étude dans le cadre d'une refonte de la réglementation maritime actuelle, inspirée des textes français de 1919. Ce projet de code maritime devrait couvrir l'ensemble des aspects (gestion des gens de mer, sécurité, économie, ...).

214. L'insuffisance de la construction navale

Il existe peu de chantiers navals d'importance au Maroc. Pour la plupart, ils sont consacrés à la construction ou la réparation de navires en bois pour la pêche même s'il existe à Casablanca deux chantiers de plus grandes dimensions dont un (Chantiers et Ateliers du Maroc) se consacre à la réparation et aux visites de sécurité des navires de commerce et au carénage des bâtiments de la Marine royale.

Le débat sur les chantiers navals vient d'être relancé avec le projet de modernisation de la flotte de pêche. Des chantiers français ont ainsi été sollicités pour développer des partenariats avec des entreprises marocaines pour la construction de chalutiers modernes avec des normes de sécurité, d'habitabilité et d'hygiène correspondant aux standards européens.

Enfin, l'idée de développer la construction pour la plaisance semble également faire son chemin.

En tout état de cause, les capacités limitées de financement des petits armateurs à la pêche continuera de constituer une difficulté pour des investissements au départ beaucoup plus onéreux que dans la construction classique en bois.

22. Une administration maritime perfectible

Nous l'avons vu, le Maroc possède d'indéniables atouts maritimes qui devraient lui permettre d'avoir une politique maritime parmi les plus ambitieuses de son continent. Pourtant, le Maroc ne possède toujours pas une administration au niveau de son économie et de ses échanges par voie maritime. En effet, les structures administratives manquent de lisibilité et ne sont pas regroupées de manière homogène sur des pôles de compétence bien identifiés. En effet, quatre ministères peuvent intégrer des aspects maritimes dans leurs champs de compétences : le ministère des transports, le ministère des pêches maritimes, le ministère de l'équipement et le ministère de la Défense.

Si le ministère de la pêche apparaît aujourd'hui particulièrement efficient pour le développement des activités de production et de transformation des ressources halieutiques, il n'en reste pas moins que les points de vulnérabilités restent nombreux :

- Les attributions régaliennes sont dédoublées entre deux départements (ministère de la Défense et ministère des transports) qui se font une sorte de concurrence, source potentielle d'inefficacité en cas d'événement de mer et de démotivation, sinon de déresponsabilisation des agents. Enfin la coordination interministérielle est absente ce qui est de nature à faire obstacle à l'émergence d'une politique cohérente dans les domaines de la formation maritime professionnelle et dans celui de l'action du royaume en mer.
- L'encadrement des activités du transport maritime reste déficitaire. Par suite, la flotte de commerce marocaine demeure en retrait par rapport au plan de développement affiché par la création d'un ministère des transports qui souhaite développer une politique internationale ambitieuse.

Un ministère des Affaires maritimes est ainsi souvent préconisé car il permettrait de donner une meilleure lisibilité à la politique maritime marocaine mais aussi une plus grande cohérence.

La dispersion des moyens comme la diversité des intervenants imposerait la mise en place d'un système de coordination des actions en mer du Royaume, analogue à celui de la France. La réflexion est engagée sur ce point et l'expérience française du préfet maritime est régulièrement mise en avant comme modèle. Ainsi, d'ores et déjà, une commission permanente de coordination des opérations de sauvetage, présidée par le ministre des pêches existe²² et confie la responsabilité opérationnelle de l'action en mer à la Marine Royale dans les différentes zones de commandement maritime.

23. Une coopération internationale à développer

231. Le domaine des pêches maritimes

L'accord de pêche avec l'Union européenne, qui bénéficiait principalement aux pêcheurs espagnols, a pris fin en 1998. Les négociations pour un nouvel accord ont échoué au début de l'année 2001 après d'intenses discussions.

Le Maroc exigeait, en effet, une réduction très importante des capacités de capture (en tonnage et en nombres de chalutiers) pour la quasi-totalité des espèces, ainsi qu'une obligation de débarquement dans les ports marocains²³. Ces exigences couplées avec une demande de compensation financière proche de celle prévue dans le précédent accord ont été jugées excessives par l'Union européenne qui a dû renoncer devant la fermeté des positions marocaines.

Il est clair que la rupture des négociations sur la pêche avec l'Union européenne qui a manifesté la volonté politique du Maroc de renforcer sa maîtrise sur ses ressources a été un des facteurs importants de la détérioration des relations diplomatiques entre le Maroc et l'Espagne qui s'était traduite en 2002 après les péripéties de l'affaire de l'îlot Leila par le rappel des ambassadeurs des deux pays. Aujourd'hui la situation est stabilisée et les relations sont sur la voie de la normalisation notamment depuis le geste d'offrir aux pêcheurs galiciens touchés par la marée noire du Prestige une capacité de pêche dans les eaux marocaines.

²² Décret d'octobre 2002.

²³ L'objectif était l'aide au développement de la pêche marocaine.

En refusant le renouvellement de l'accord de pêche avec l'Union Européenne, le Maroc a voulu réaffirmer sa souveraineté sur des espaces maritimes où, depuis longtemps, des flotilles de pêche étrangères achetaient le droit de prélever la ressource, sans qu'il n'y ait de véritable contrôle ni de réelle valeur ajoutée pour le Maroc. Cet affichage rencontre rapidement ses limites tant le secteur a besoin d'une profonde transformation pour devenir compétitif. La modernisation et l'optimisation de l'outil de pêche (flotte et installations à terre) étant des exigences auxquelles le Maroc ne semble pas en mesure de répondre seul²⁴, il apparaît que la recherche d'un nouvel accord avec l'Union Européenne est aujourd'hui une priorité du gouvernement.

232. L'action du royaume en mer, un domaine de coopération bilatérale à développer

Il est clair que la montée en puissance des administrations intervenant en mer entraînera de nouveaux besoins de formations et d'échanges d'expériences pour tout ce qui concerne les missions relevant de ce champ d'activités. Ainsi, il est possible de fixer une liste non exhaustive de thèmes de coopération pour lesquels la demande des autorités marocaines devrait s'accroître et qui pourraient se traduire par des échanges d'informations, des stages de formation, des expertises technico-opérationnelles, des exercices communs, etc.

- Surveillance maritime ;
- Contrôle des navires potentiellement dangereux ;
- Régulation du trafic dans les dispositifs de séparation de trafic ;
- Mise en œuvre des moyens de lutte antipollution ;
- Techniques aéronavales d'intervention en mer ;
- Coordination des opérations de sauvetage (stages en CROSS) ;
- Cadrage juridique des interventions en mer (responsabilités, habilitations, procès verbaux d'infractions, etc.) ;
- Hydrographie, diffusion de l'information nautique.

²⁴ Depuis l'annulation de l'accord de pêche avec l'UE, le secteur de la pêche est privé d'un flux financier important (environ 100 millions d'euros par an) qui aurait pu lui permettre de financer la modernisation du secteur.

Certes, la dispersion actuelle des acteurs du secteur maritime rend difficile la mise en place de coopération bilatérales et l'évaluation de leur impact global. La demande reste cependant forte pour l'ensemble du secteur et le partenariat avec la France est explicitement sollicité. En effet, par son expérience et compte tenu des liens historiques qu'elle entretient avec le Maroc, la France est particulièrement bien placée pour répondre à ces questions. Aujourd'hui, elle repose sur un accord de coopération en date du 7 février 1984²⁵.

Une bonne part de la coopération bilatérale dans le domaine de l'action de du Royaume en mer est conduite par la marine royale ; de ce fait, elle entre naturellement dans le champ de la coopération militaire entre marines. Toutefois, des actions spécifiques sont également organisées entre les différentes administrations françaises et marocaines compétentes sur la base d'échanges de cadres et d'experts, principalement dans le domaine de la surveillance des approches maritimes, de la prévention et de la lutte contre les pollutions marines accidentelles (participation à des exercices, stages de formations spécialisées, etc.). Sur le plan juridique, un soutien est également apporté pour la diffusion de la réglementation française de l'action de l'Etat en mer et de la sécurité maritime en général. De même, des formations sur le droit de la mer et le droit de la sécurité maritime appliqué à l'action de l'Etat en mer, sont régulièrement dispensées au profit d'officiers de la Marine royale.

²⁵ Accord de coopération dans le domaine maritime entre le gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc

CONCLUSION

Le Maroc possède une politique maritime. Ayant affirmé très tôt son intérêt pour la préservation de ses intérêts en mer, il espère aujourd'hui utiliser son extraordinaire potentiel comme vecteur de développement et fait preuve d'un volontarisme évident dans les différents domaines du secteur maritime.

Pourtant, l'économie maritime du Maroc reste encore celle d'un pays en voie de développement mais, malgré les contraintes et les pesanteurs multiples, la perception du potentiel d'expansion du secteur est aujourd'hui plus vive, notamment en matière de pêche, mais aussi pour le secteur portuaire lié lui-même à l'essor du transport maritime. Cette dynamique commence à se concrétiser mais le succès sera nécessairement au prix d'un très important effort de mise à niveau interne dans le champ social, dans celui du transport maritime comme en matière d'organisation et de réglementation. De même, la protection des ressources halieutiques du Maroc constituera un enjeu majeur. Une plus grande ouverture à la concurrence et un assouplissement des conditions d'accès de partenaires étrangers au secteur, ce qui semble aujourd'hui se confirmer, sera également nécessaire car le Maroc ne pourra développer véritablement le secteur de manière isolée (le besoin d'un accord de pêche avec l'Union Européenne en est l'illustration).

Dans le domaine régalién, l'éclatement des compétences entre les différentes administrations et institutions marocaines concernées (quatre ministères techniques et plusieurs établissements publics autonomes) semble source de dysfonctionnements importants. Toutes les questions relatives à la sécurité maritime, à la surveillance en mer, à la prévention des accidents et à la protection de l'environnement marin et littoral militent pour la mise en place de structures de coordination fortes, notamment à l'échelon régional. La réflexion déjà engagée sur ce point n'a pas encore abouti mais déjà, dans les discours des responsables, la volonté de traiter les affaires sous une approche plus interministérielle est nettement exprimée et commence à se traduire dans la réglementation.

On peut, en outre, penser que ce champ d'intervention du Royaume en mer, nécessairement appelé à se développer, pourrait être porteur de rapprochements, voire de coopérations, entre les pays du Maghreb, contribuant ainsi au maintien de la stabilité régionale.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN FRANÇAIS

- Akabli (CV), « Le modèle marocain », *Méditerranée, un domaine de coopération : l'action des Etats en mer*, ADDIM, 1999.
- Baumann (Cdt. D.), *L'influence du milieu maritime sur l'économie du Maghreb*, Mémoire de géopolitique du CID, avril 2002.
- Charqi (Lt. col. M.), *La pêche maritime : coopération euro-marocaine*, Mémoire de géopolitique du CID, 2001.
- Chevalier (C.), *La gouvernance de la mer Méditerranée : régime juridique et perspectives*, Centre de coopération pour la Méditerranée.
- Combacau (J.), *Le droit international de la mer*, Coll. Que sais-je ?, Ed. PUF, 1985.
- Corrales (Col. M.), *La politique de l'Espagne au Maroc*, Mémoire de géopolitique du CID, 2003.
- Gelly (CC P.), *L'importance de Gibraltar comme verrou de la Méditerranée se justifie-t-elle encore ?*, Mémoire d'études du CID, 1997.
- Ihraï (S.), « Les zones maritimes marocaines : l'état des lieux », Actes du colloque : « Les zones maritimes en Méditerranée », Monaco, Revue de l'INDEMER, n°6, Ed. Pedone, 2003.
- Jebnoun (N.), *L'espace méditerranéen : les enjeux de la coopération et de la sécurité entre les rives Nord et Sud à l'aube du XXI^{ème} siècle*, NATO Defense college, Series monographies, n°14, 2003.
- Sobrino (Pr. JM.), « Les relations de pêche entre l'Union européenne et le Maroc : la recherche d'un nouveau modèle d'accord de pêche », *Espaces et ressources maritimes*, n°13, Ed. Pedone, 1999-2000.
- Vigarié (A.), *La mer et la géostratégie des nations*, Coll. Bibliothèque stratégique, Ed. Economica, 1999.

- Haut commissariat au Plan, Royaume du Maroc, *Le Maroc en chiffres 2003*, Ed. BMCE Bank, 2004.
- Minutes du colloque, *Vers une gouvernance renforcée en Méditerranée au delà de la mer territoriale*, 2004.

ARTICLES DE REVUES EN FRANCAIS

- « Le secteur des pêches maritimes au Maroc », *Revue d'information de la Banque marocaine du commerce extérieur*, mai 1999.
- Bocev (P.), « Maroc : pas d'issue en vue sur la pêche », *Le Figaro*, septembre 1995.
- S.a., « Tension en Méditerranée pour un rocher oublié ... », *L'informateur de la quinzaine*, 20 septembre 2002.
- Armangaud (J-H.), « Les pêcheurs andalous font blocus contre le Maroc », *Libération*, 2 septembre 2000.
- S.a., « Près de 70 millions d'euros injectés dans le secteur de la pêche », *Jeune Afrique*, mars 2005.

SITES INTERNET

- [www.maec.gov](http://www.maec.gov.ma) (site du ministère des affaires étrangères du Maroc)
- www.mpm.maroc.net (site du ministère de la pêche maritime du Maroc)
- www.mincom.gov.ma (ministre de la communication du Maroc)
- <http://doc.abhatoo.net.ma> (site du Centre National de Documentation [CND] du Maroc)
- www.jeuneafrique.com