



POLITIQUE INTÉGRÉE DE GOUVERNANCE DE L'OCÉAN

Madagascar



PREAMBULE

Entouré par le canal du Mozambique d'une part et par l'océan Indien de l'autre, Madagascar dispose d'un immense territoire comportant une partie maritime qui vaut plus de deux fois la surface de la partie terrestre, sans compter la superficie de son plateau continental situé dans le sud et dont le dossier d'extension de 860.900 km² est en cours. En effet, conformément aux dispositions de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM), ratifiée par Madagascar en 2001, l'espace maritime sous la souveraineté et la juridiction de l'Etat malagasy est composé des eaux intérieures, de la mer territoriale, de la zone contigüe, de la zone économique exclusive et du plateau continental.

Dans le meilleur intérêt de l'Etat malagasy, les avantages sociaux, environnementaux et économiques de ses zones maritimes et des ressources ne sauraient être optimisés que si l'Etat procède à leur délimitation et à leur sécurisation, et y exerce sa souveraineté dans le respect des normes et procédures internationalement définies.

Néanmoins, nous ne pouvons pas passer sous silence les acquis et les actifs que Madagascar a comptabilisés ces dix dernières années. Parmi eux, citons :

- L'engagement pour le triplement des aires marines protégées ou la Promesse de Sydney (2014)
- La création d'un département ministériel chargé de la mer (SEMer) (2016)
- L'hébergement du Centre Régional de Fusion d'Informations Maritimes (2016)
- L'engagement dans le cadre de la sûreté et sécurité maritimes en Afrique ou Charte de Lomé (2016)
- L'engagement volontaire dans le cadre de l'ODD 14 (2017)
- L'acquisition de nouveaux moyens de surveillance maritime (2017)
- Le Décret n° 2018-1008 du 14 août 2018 fixant les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur des différentes espaces maritimes relevant de la juridiction nationale.
- L'extension du Port de Toamasina (2018)
- La reprise des dialogues sur les Iles malagasy du canal du Mozambique (2019)
- Le projet d'établissement d'une politique maritime intégrée et de la stratégie maritime intégrée initié par la Primature (2019). Très bien rédigés et faisant partie des acquis en matière de documents stratégiques maritimes, la SMIM et la PMI ont servi de documents de référence pour l'élaboration de la présente PIGO.
- La formalisation de l'existence du Comité ad hoc National pour la coordination multisectorielle de l'économie bleue et de la gouvernance de l'océan (2023)

Selon le préambule de la loi fondamentale, Madagascar aspire à s'extraire de la situation de sous-développement dans laquelle la population peine à subvenir à ses besoins vitaux depuis des décennies et à corriger les inégalités sociales qui menacent constamment la cohésion sociale et la stabilité du pays. Pour ce faire, elle peut grandement s'appuyer sur ses spécificités insulaires. Aussi, afin d'aligner les actions du Gouvernement et l'ensemble des autres parties prenantes en faveur d'un océan sain et productif, la présente politique intégrée de la gouvernance de l'océan traduit

l'aspect maritime de la Politique générale de l'Etat (PGE) en vue d'impulser l'émergence de Madagascar.

SOMMAIRE

PREAMBULE	1
SOMMAIRE	3
1. Contexte et justification	4
1.1. Contexte général	4
1.2. Identification des perspectives politiques maritimes et océaniques à Madagascar.....	9
1.3. Questions de gouvernance maritime et océanique à Madagascar	12
1.4. Pour l'élaboration d'une PGO intégrée	15
2. Les grandes orientations de la PIGO	17
2.1. La vision et les résultats attendus.....	17
2.2. Les (6) priorités de la PIGO	18
2.3. Les dispositifs d'intégration	28
Auteurs	32
ANNEXE A : instruments juridiques cites en référence	33
ANNEXE B : Mise en œuvre de la CNUDM à Madagascar.....	39
ANNEXE C : Définitions	46
ANNEXE C : Abréviations et acronymes	48
Figure 1 Trafic maritime autour du continent africain le 25 août 2022	6
Figure 2 Trafic maritime autour au Nord de Madagascar 25 août 2022.....	8
Figure 3 Prévision de trafics générés par les potentialités économiques et les besoins réels de Madagascar	24
Figure 4 Carte partielle de relief marin de la ZEE de Madagascar	28

1. Contexte et justification

Tourner le regard vers la mer implique de prendre cette zone stratégique comme une zone ouverte sur le monde. A cet égard, les dynamiques relatives à la gestion de l'océan à différentes échelles sont indéniablement un contexte structurant des politiques maritimes des Etats côtiers et insulaires. Dans ce sens, avant de relever les enjeux et défis autour de l'émergence d'une politique maritime intégrée, il convient de revoir les formes d'intervention et les rapports de force entre les différents acteurs, en d'autres termes, des cadres internationaux, régional et sous régional dans lesquels Madagascar évolue.

1.1. Contexte général

Du nord au sud, d'est en ouest, l'étendue de l'espace maritime sous juridiction de Madagascar est extrêmement complexe à cerner. La météo marine (température, vent, houle, marée, etc.) et la topographie côtière varient d'un endroit à l'autre. En conséquence, les activités sont variées et fragmentées par de nombreux acteurs publics et privés, chacun avec sa propre mission et ses propres intérêts. Dans ce vaste espace océanique homogène et sans frontières, les écosystèmes marins sont interdépendants. Cette vaste interconnexion de différents éléments nous oblige à aller au-delà des approches sectorielles ou géographiques-régionales lors de la formulation de la politique océanique.

1.1.1. Contexte international

Partageant les mêmes défis auxquels sont confrontées toutes les nations côtières ou insulaires, Madagascar prospère dans un système international qui, malgré des intérêts stratégiques concurrents, est régi par différentes règles juridiques, organisations et programmes qui permettent une utilisation pacifique des océans. Ainsi, compte tenu du caractère transfrontalier de la gouvernance des océans, les intérêts de l'Etat malgache rejoignent les objectifs fixés par les processus régionaux et internationaux en la matière.

Parmi les instruments internationaux auxquels Madagascar a souscrit, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer ratifiée en 2001 prévoit que l'espace maritime de l'Etat malagasy est composé des eaux territoriales, de la mer territoriale, de la zone contigüe, de la zone économique exclusive et du plateau continental étendu. Néanmoins, elle lui impose de définir les frontières maritimes qui constituent les limites de ses pouvoirs ainsi reconnus. Sur ce point, seules les lignes de base ainsi que les limites avec l'espace maritime de La Réunion ont été fixées.

En raison du caractère principalement international des droits maritimes, les conventions de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant le transport maritime, y compris la lutte contre la pollution marine, forment également l'ossature juridique de la gouvernance internationale de l'océan, au même titre que les conventions internationales touchant la préservation de l'environnement marin, telles que la Convention sur la diversité biologique (CDB).

Parallèlement à ces accords internationaux, le système des Nations unies dispose de programmes tels que le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) ou le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) qui financent les actions et initiatives nationales touchant les océans. Il regroupe également des agences spécifiques qui s'occupent de domaine particulier, tels que la Commission

océanographique intergouvernementale de l'UNESCO, l'Organisation maritime internationale (OMI) ou encore l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime.

S'agissant des programmes initiés au niveau international, lors de la tenue de la Conférence Rio+20 en 2012, les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ont préconisé des approches globales et intégrées de la gestion des océans et de leurs ressources face aux menaces graves auxquelles ils sont confrontés.

En 2015, l'Agenda 2030 de l'ONU pour le développement durable, composé de 17 objectifs de développement durable, a été ratifié et consacre le numéro 14 à la conservation et l'exploitation durable des océans, des mers et des ressources marines aux fins du développement durable. Il offre ainsi un cadre international référentiel à tous les niveaux et pour tous les acteurs (les décideurs politiques, les administrations, les sociétés, les organisations de la société civile, les communautés, les scientifiques, etc.) et encourage la mise en œuvre de plans d'actions à différentes échelles, nationale, régionale et internationale.

Conséquemment à la souscription des objectifs du développement durable (ODD) et la ratification d'instruments juridiques internationaux traitant de l'océan et de ses ressources, Madagascar a pris un certain retard dans l'adoption d'un cadre politique cohérent visant à fédérer tous les acteurs du secteur maritime. En effet, la mise en œuvre d'un tel engagement international requiert la mise en place d'un référentiel politique regroupant tous les acteurs dans la prise de décision en vue de l'instauration d'une gestion transparente et incitative des ressources océaniques.

En 2017, à l'occasion de la Conférence de l'ONU sur les océans, Madagascar a souscrit des engagements volontaires, entre autres, le renforcement de la sécurisation de la mer et de ses ressources, l'intégration du concept de maritimisation et l'utilisation de la PSM comme outil de base pour la promotion de l'économie bleue, la lutte contre la pollution marine, la réduction de l'émission de carbone et une gouvernance intégrée des océans.

1.1.2. Contexte régional et national

L'Union africaine et la SADC

Membre actif de l'Union africaine, Madagascar a adopté avec ses homologues africains la Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans de 2050 (Stratégie AIM) lors de la 22ème séance ordinaire des chefs d'Etat et de gouvernement à Addis-Abeba, en Ethiopie, en janvier 2014. Sous le thème « Exploiter l'économie bleue dans la réalisation de l'Agenda 2063 de l'Union Africaine », ladite stratégie met en évidence l'importance du secteur maritime compte tenu surtout du fait qu'environ 90% des importations et des exportations de l'Afrique sont menées par la mer. Cadre référentiel des Etats africains, elle vise ainsi une croissance économique accélérée à travers l'économie bleue s'appuyant sur les ressources marines ainsi que les opérations portuaires et maritimes.

Dans un cadre plus spécifique, les Etats africains se sont accordés à ériger la sûreté et la sécurité maritimes en un défi commun pour lequel la coopération s'avère indispensable et ont adopté des instruments servant de référence sur le continent. A cet effet, la Charte de Lomé, adoptée le 15 octobre 2016 par plus de 30 pays africains dont Madagascar, propose de coordonner les actions entre les pays concernés pour lutter contre la piraterie et les trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains sur les

côtes africaines. Elle prévoit, entre autres, la création d'un fonds de sécurité et de sûreté maritimes « afin de rendre les Etats autonomes dans la prévention et la lutte » contre la criminalité maritime, et le développement de l'économie bleue à travers la pêche, l'aquaculture, le tourisme maritime, le développement des installations portuaires dans le but, « non seulement de créer des emplois mais aussi d'assurer une exploitation raisonnée, judicieuse et pérenne des ressources disponibles ».

Par ailleurs, le Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden, également appelé le Code de conduite de Djibouti, a été adopté le 29 janvier 2009 par les représentants de 20 États dont Madagascar. A cet effet, les signataires ont déclaré leur intention de coopérer dans toute la mesure du possible à la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires.

Pour le cas de la SADC dont les activités couvrent également la sécurité maritime, la création du Standing Maritime Committee (SMC) fait suite à la décision du Comité Interétatique de Défense et de Sécurité (ISDSC) en 1995. Cette structure promeut la fourniture d'une sécurité maritime mutuelle pour la liberté en mer ainsi que le développement et le maintien de la capacité maritime dans la région.

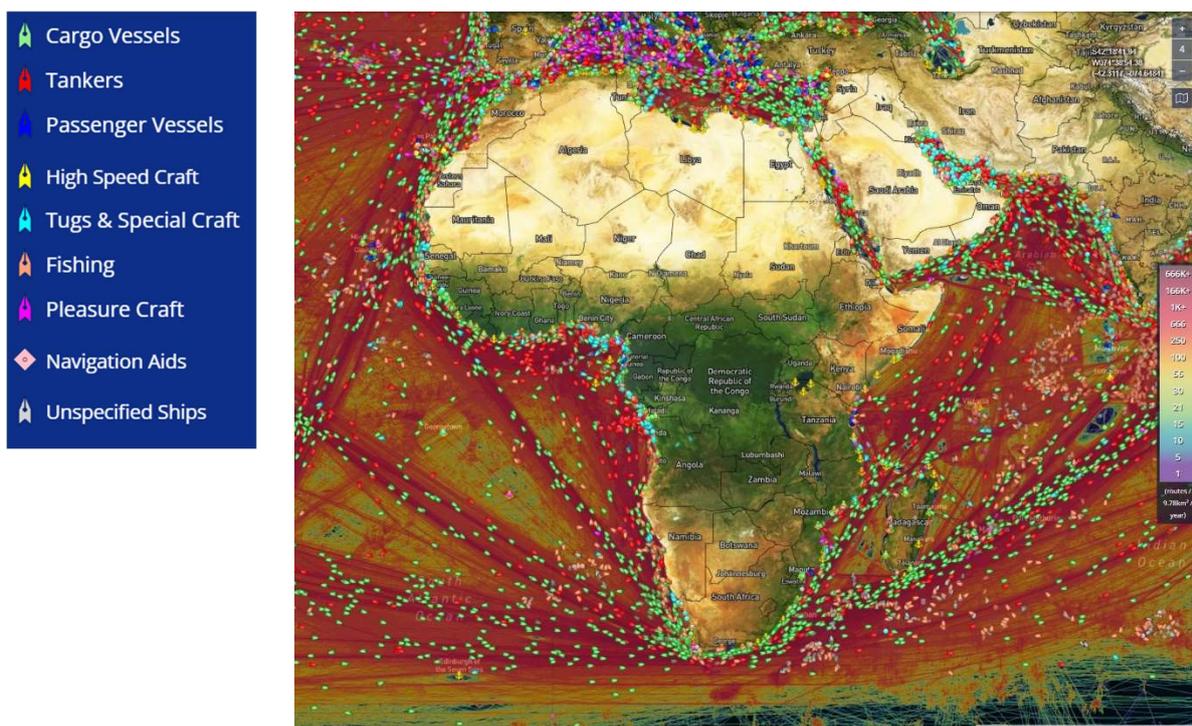


Figure 1 Trafic maritime autour du continent africain le 25 août 2022

Source : Ideas to action, uneca.org

La région ouest de l'océan Indien

Les routes maritimes longeant l'océan Indien présentent un enjeu essentiel pour la circulation et le commerce maritime qui alimentent les chaînes d'approvisionnement

mondiales. Grâce aux ressources inexploitées qu'elles regorgent, la région océan Indien est également devenue le théâtre des convoitises des puissances maritimes et des grands opérateurs des ressources halieutiques et minérales, voire des explorateurs des profondeurs. Sur ce point, des découvertes de gisement d'hydrocarbures ont attisé l'attrait pour le Canal du Mozambique où se situent les Iles malagasy que Madagascar revendique. De fait, il s'agit désormais d'un espace de projection de puissance des Etats extraterritoriales dont l'intérêt en faveur de la domination de la zone est grandissant, tels que l'Australie, la Chine et l'Inde. La protection des intérêts stratégiques va au-delà des exploitations économiques qui se juxtaposent désormais avec des programmes de protection de l'environnement marin, si l'on n'évoque que la Convention de Nairobi qui repose sur des financements des grandes puissances maritimes.

A côté de ces dynamiques, l'extension de la piraterie maritime somalienne à partir de 2010 a déclenché une alarme sur la nécessité de renforcer la sécurité dans la région. Cela a favorisé la mobilisation des Etats concernés, au-delà des stratégies de sécurité nationale, vers des coopérations sur le plan militaire avec les organisations internationales comme l'Union européenne avec l'opération Atlante européenne, ou encore les Etats-Unis avec le Task force américaine. En outre, les questions de sécurité dépassent l'aspect de pure défense face aux problématiques soulevées par les migrations clandestines et illégales par voie maritime qui s'y développent.

A ce titre, on observe un certain nombre de programmes dans lesquels Madagascar collabore avec d'autres Etats afin d'assurer la sécurisation de la région océan Indien :

L'Union européenne intervient dans la région sur deux points : En 2010, la 2ème réunion ministérielle régionale tenue à Maurice a accouché d'une Stratégie régionale de l'Afrique orientale et australe de l'océan Indien (AFOA-OI) sur la prévention de la piraterie et la promotion de la sécurité maritime. Dans le cadre du projet Critical maritime routes Indian Ocean (CRIMARIO), l'Union européenne développe des actions de coopération avec les Etats concernés en se basant sur le renforcement de la connaissance du domaine maritime dans l'océan Indien et l'Asie du Sud. En outre, le projet Critical maritime routes Western Indian ocean contient deux composants, à savoir le Law enforcement capacity building in East Africa (CRIMLEA) qui soutient le renforcement de capacités dans l'applications des lois à la piraterie, et le programme régional de sécurité maritime (Regional maritime security programme – MASE) dédié à la lutte contre la piraterie à terre en Somalie et au renforcement des capacités régionales en matière de sécurité maritime.

Depuis 1997, les 21 Etats riverains de l'océan Indien et leurs partenaires de dialogue se sont également associés dans le cadre de l'Indian ocean Rim Association (IORA) dont les objectifs sont la croissance durable et le développement équilibré, le développement des secteurs de coopération économique opportuns et la libéralisation commerciale et douanière.

Enfin, en 2008, le forum Indian Ocean Naval Symposium (IONS) réunit toutes les régions littorales du bassin Indien et vise la facilitation de l'échange d'informations entre forces navales des pays riverains dans le but de renforcer la confiance et la connaissance mutuelle régionale.

Le foisonnement de ces initiatives de coopération constitue pour Madagascar un terrain propice pour promouvoir ses intérêts, surtout au regard de son positionnement

géostratégique. Par conséquent, l'Etat malagasy doit se doter d'un cadre politique sur le long terme et clair afin que dans le cadre des négociations, il ne lui soit pas imposé des programmes au détriment de ses besoins en croissance. En effet, la promotion de ses intérêts stratégiques, à savoir renforcer son émergence et assurer son insertion accélérée dans la globalisation, nécessite une planification stratégique pour tirer profit de cette zone de prospérité partagée.

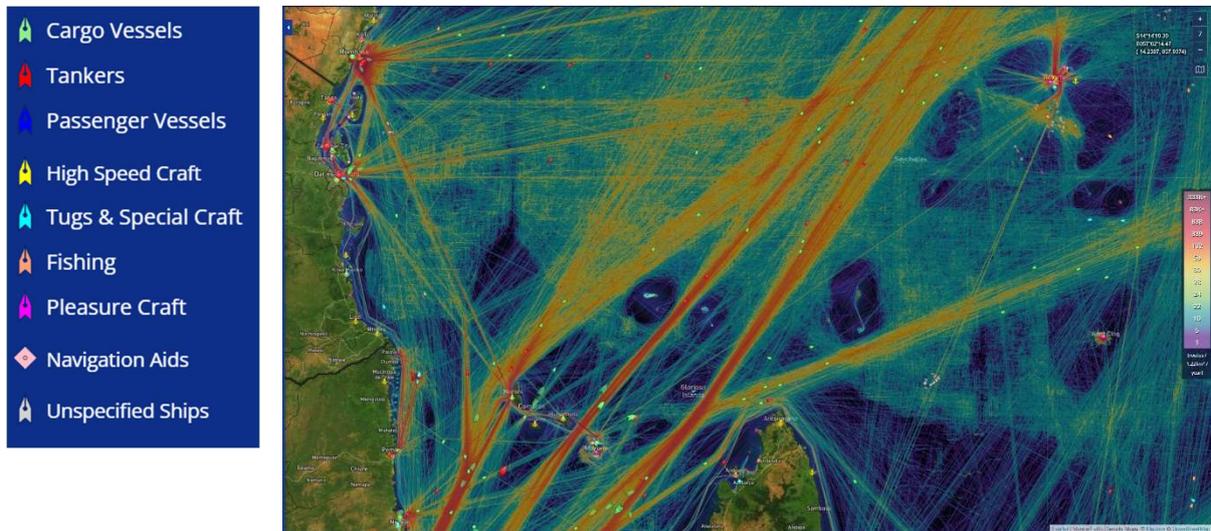


Figure 2 Trafic maritime autour au Nord de Madagascar 25 août 2022

Source : Ideas to action, uneca.org

Madagascar est membre de la COI, depuis la signature de l'Accord général de coopération entre les Etats membres en 1984. Dans ce cadre, l'Etat malagasy bénéficie des programmes et projets régionaux qui sont financés par les partenaires techniques et financiers et traitent notamment de la gestion durable des ressources côtières et marines et de la sûreté et de la sécurité maritimes. A ce titre, actuellement, Madagascar est le siège du Centre de fusion d'informations maritimes (CRFIM).

Par ailleurs, en raison de l'aspect stratégique de l'océan Indien occidental en termes de connectivité maritime et de ressources stratégiques, la coopération avec les Etats situés dans la région est soutenue par des programmes et stratégies initiés par d'autres partenaires techniques et financiers, tels que l'Agence française de développement (AFD). Le foisonnement ainsi observé dénote à la fois les nouvelles perspectives de développement et les rivalités induites par les expansions hégémoniques qui s'exercent sur cet espace vital pour les Etats riverains.

Au regard au programme développé par la Chine dans l'océan Indien, la PGE se réfère également à une intégration future de Madagascar au sein de l'ASEAN+3 qui vise pour 2025 une émergence économique partagée basée sur la stabilité, la paix et la sécurité dans le respect de l'environnement. Il s'agira également au renforcement du positionnement géographique de Madagascar dans le cheminement de l'Initiative Ceinture et Route (ICR), en particulier la Route maritime de la Soie du XXIème siècle.

Du point de vue géopolitique, le positionnement stratégique de la région de l'océan Indien occidental pour les voies maritimes d'expédition et de communication suscite une attention stratégique. Ainsi, Madagascar doit jeter un nouveau regard sur sa façon d'appréhender son espace maritime et sa coopération au niveau international. La convoitise et le foisonnement des programmes internationaux touchant l'océan Indien occidental appelle de la part des autorités politiques une diplomatie de l'océan basée sur la préservation des intérêts maritimes de Madagascar.

La complexité de ces dynamiques et des rapports entre les différents acteurs étatiques et les acteurs privés appelle un nouveau paradigme et la maritimisation de Madagascar.

1.2. Identification des perspectives politiques maritimes et océaniques à Madagascar

Considérer l'océan sous un angle politique appelle une analyse de ses fonctions multiples pour répondre aux besoins de Madagascar à l'échelle nationale et internationale. En effet, on décèle dans sa dimension horizontale un moyen de communication qui soutient les échanges internationaux grâce au transport maritime. Dans sa dimension verticale, il permet d'assurer la sécurité alimentaire mondiale grâce aux ressources halieutiques, ses écosystèmes et sa richesse en biodiversité jouent un rôle élémentaire dans la régulation climatique. Avec l'évolution technologique et la découverte des ressources minérales et les hydrocarbures dans les fonds marins, il est devenu le théâtre d'intérêts maritimes complexes et de rivalités entre plusieurs acteurs, tels les Etats, les opérateurs économiques, les multinationaux, les organisations de la société civile, les communautés locales, etc. Cela confirme, d'ailleurs, les énoncés du préambule de la CNUDM ratifié par Madagascar qui décrit le caractère étroit et complexe des liens entre les problèmes relatifs aux océans et aux côtes.

Dans le même ordre d'idée, il convient de relever qu'au niveau national et dans les limites de l'espace maritime de Madagascar, l'utilisation de cet espace fait l'objet d'un ensemble de politiques publiques aussi diverses que les activités qui y sont exercées. Dès lors, il apparaît difficile d'effectuer une identification complète des questions politiques y afférentes qui sont nombreuses et diversifiées. Toutefois, en replaçant la matière dans le contexte de la Politique générale de l'Etat (PGE), les principales préoccupations liées à l'océan et au littoral se présentent comme suit :

1.2.1. L'affirmation (le renforcement) de l'insularité de Madagascar

Etant un Etat insulaire par sa géographie, Madagascar dispose d'un espace maritime vaste dont les frontières ne sont que partiellement délimitées. Or, la définition des limites spatiales de cette partie du territoire est imposée par les dispositions pertinentes du droit international de la mer à l'exercice du pouvoir des Etats côtiers, car elle matérialise l'exercice de la souveraineté, l'intégrité territoriale et l'unité nationale.

Dans ce sens, il s'avère utile de rappeler la volonté de Madagascar de revendiquer une part de son territoire maritime qui lui ont été séparées de manière arbitraire par la France lors de son accession à l'indépendance, en l'occurrence les Iles malagasy Nosy Sambatra (Glorieuses), Nosy Kely (Juan de Nova), Nosy Ampela (Europa) et Nosy Bedimaky (Bassas da India) du Canal du Mozambique, communément appelées

les Iles éparses. A cet effet, se basant sur les Résolutions n° 34/91 du 12 décembre 1979 et n° 35/123 du 11 décembre 1980 de l'Assemblée générale des Nations Unies, le Président de la République et son homologue français se sont rencontrés en 2019 et ont effectué une déclaration conjointe sur la reprise des négociations en vue du règlement de leur restitution à Madagascar. En novembre 2019, suite à une première réunion de la Commission mixte franco-malgache mise en place, le Gouvernement a organisé un forum national afin de collecter les informations au niveau national. Malheureusement, la pandémie COVID-19 a interrompu les discussions.

Dans ce contexte, la mer et le littoral constituent un point stratégique de l'histoire et de l'identité de Madagascar. L'exercice de sa souveraineté sur son espace maritime et de ses droits sur ses ressources constitue avant toute chose une question fondamentale touchant les ambitions maritimes du peuple malagasy.

1.2.2. La gestion des ressources côtières et marines

Le droit aux ressources naturelles sur l'ensemble du territoire constitue un droit naturel inhérent au peuple malagasy. Afin de mettre en œuvre ce droit, l'Etat se doit de gérer et de contrôler l'usage qui est fait des ressources côtières et maritimes au bénéfice du développement durable et intégré du pays. Les efforts accomplis jusqu'ici ont permis que l'économie maritime contribue de manière considérable au PIB national. Toutefois, sa capacité n'est pas encore à un niveau pouvant lui assurer une compétitivité dans la région de l'océan Indien.

Or, si l'on ne se réfère qu'à l'étendue estimative de l'espace maritime qui dépasse largement la superficie de la partie continentale, l'aspiration de Madagascar à être le leader de l'économie bleue dans la région peut se réaliser de manière concrète en adoptant un modèle de gestion bien planifiée. En effet, son insularité se conjugue avec une biodiversité marquée par son endémisme et sa productivité. Le littoral, ses infrastructures et ses écosystèmes, les ressources halieutiques, les ressources minières marines sont autant d'opportunités économiques et un atout pouvant impulser l'émergence de Madagascar.

Aussi, l'Etat doit miser sur l'intérêt économique que représentent ses atouts maritimes dont la valorisation responsable est créatrice d'emplois, porteur de croissance et garant de la sécurité alimentaire.

1.2.3. La protection de l'environnement marin

S'étant engagé à atteindre les objectifs de développement durable de l'Agenda 2030, Madagascar se doit d'assurer un développement durable soucieux de l'enjeu environnemental que représentent ses écosystèmes côtiers et marins renfermant une biodiversité endémique. En effet, l'exploitation essentiellement économique de l'océan a créé une atteinte grave aux écosystèmes vitaux pour sa productivité. De même, en raison des pressions exercées par les activités humaines, la fonction de régulation climatique de l'océan s'est trouvée perturbée de sorte que le réchauffement climatique a connu une hausse sans précédente. Les répercussions sur les ressources dont dépendent les besoins alimentaires, et surtout les populations côtières, sont concrètes et alarmantes.

Malgré une avancée quant aux actions nationales visant à limiter les atteintes et à préserver les milieux côtier et marin, les données scientifiques persistent sur les cas d'érosion de la biodiversité, la dégradation des habitats, un déséquilibre des

écosystèmes qui menacent la fonction reproductrice de l'océan. Ces menaces et risques doivent tenir l'Etat éveillé dans la mesure où il est le garant de l'effectivité de l'ensemble de l'encadrement juridique de la prévention et de lutte contre la pollution, en particulier le contrôle et les sanctions. Toute mobilisation de l'Etat lors des initiatives régionales et internationales dédiées à la protection du milieu marin doit se solder en de véritables changements en faveur de la résilience de l'espace maritime.

1.2.4. La gouvernance de l'espace maritime et océanique

La complexité de l'espace océanique commande d'adopter un mode de gouvernance qui recouvre tous les aspects juridiques, institutionnels et opérationnels qui préservent son utilisation pacifique et durable. Pour Madagascar, les textes en vigueur répartissent traditionnellement la gestion des activités, qu'elles soient côtières ou maritimes, entre plusieurs ministères et les collectivités territoriales décentralisées côtières. Cette architecture dispersée des différents acteurs et l'exercice cloisonné des compétences respectives reflète une mauvaise gouvernance maritime dont la négligence risque de compromettre fortement l'exploitation durable de cette espace stratégique si l'on ne se réfère qu'aux pertes annuelles induites par la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN) estimées à 14 millions de dollars¹. D'ailleurs, les recettes issues des activités maritimes sont telles qu'elles constituent un pourvoyeur de la caisse de l'Etat et permettent au pays de s'extraire de l'extrême pauvreté. Par rapport à la décentralisation effective et à l'accès à la prise de décision, les collectivités côtières n'ont pas la capacité suffisante pour s'impliquer davantage dans la gestion des ressources côtières et marines dont elles disposent.

A l'évidence, le processus de réforme lié à la gouvernance est un point stratégique qu'il faudra renforcer au travers des bonnes pratiques institutionnelles dans la mesure où l'efficacité économique désirée en est fondamentalement tributaire.

1.2.5. La sûreté et la sécurité maritimes

Depuis quelques décennies, les menaces en mer, réelles et potentielles, ont augmenté en même temps que le volume du commerce international couvert par le transport maritime. En effet, les trafics illégaux et la contrebande en mer, la piraterie et le terrorisme maritime, la pêche INN, la migration irrégulière par voie maritime et la pollution marine constituent autant de menaces pour les intérêts stratégiques nationaux. C'est dans ce contexte que Madagascar prend pleinement part aux initiatives et processus internationaux et régionaux qui considèrent la sûreté et la sécurité maritimes comme une priorité absolue.

Toutefois, faudrait-il d'abord qu'elle soit apte à défendre et sécuriser ses intérêts maritimes, d'autant plus que la paix et la sécurité figure au premier rang de ses priorités dans la PGE. Pour ce faire, l'Etat doit effectivement exercer ses fonctions régaliennes rattachées à sa souveraineté de manière à les adapter au caractère transfrontalier des menaces en mer, à la complexité et à la technicité requises pour prévenir et lutter contre les menaces en mer. Cela exige la mise à niveau du système sécuritaire national qui doit intégrer la sûreté et la sécurité maritimes grâce à des dispositifs de

¹ <https://blueventures.org/fr/press-release-strengthening-regional-efforts-to-tackle-illegal-unreported-and-unregulated-iuu-industrial-fishing-in-the-western-indian-ocean/#:~:text=La%20p%C3%AAche%20INN%20entra%C3%AEne%20une,millions%20de%20dollars%20par%20an.>

renseignements maritimes, de commandement et d'intervention en mer adaptés au contexte national et régional.

Toutes ces questions politiques requièrent une coopération internationale et une approche intégrée pour assurer la durabilité, la protection et la gestion efficace des océans et des côtes.

1.3. Questions de gouvernance maritime et océanique à Madagascar

1.3.1. Les défis diplomatiques

Madagascar a besoin d'une diplomatie active pour relever les défis de l'espace maritime et sous-marin. De nombreuses questions diplomatiques restent en suspens, notamment la délimitation des zones maritimes sous juridiction nationale, y compris les revendications sur les îles éparses et l'extension méridionale du plateau continental. Des négociations sont nécessaires pour parvenir à des accords mutuellement acceptables avec les pays concernés. La diplomatie jouera un rôle important dans la recherche de solutions justes et la promotion de la coopération pour lutter contre la pollution et la gestion durable des ressources marines partagées telles que les stocks de poissons migrateurs et les réserves d'hydrocarbures transfrontalières. Cela nécessite une coordination des politiques et des actions avec les pays voisins et les partenaires concernés.

L'exploitation des ressources naturelles sous-marines telles que les minéraux et les hydrocarbures présente des défis diplomatiques qui nécessitent des politiques et des accords appropriés. Les négociations diplomatiques sont essentielles pour favoriser la coopération et l'échange de connaissances scientifiques en mer, en particulier dans les domaines de la recherche marine et de la surveillance de l'environnement. Cela favorise les approches collaboratives pour comprendre et protéger les écosystèmes marins.

Alors que Madagascar est un pays modèle dans la région de l'océan Indien occidental, il est important de renforcer la coopération internationale en matière de surveillance et de sécurité maritimes par des actions et des initiatives diplomatiques. Cela comprend la lutte contre la piraterie, le commerce illégal et les incidents en mer. Des mécanismes de coopération diplomatique ont été mis en place pour prévenir et répondre aux crises environnementales et aux catastrophes naturelles dans la région maritime. La diplomatie joue un rôle clé dans la coordination des réponses internationales à des incidents tels que les marées noires.

1.3.2. Un manque de coopération

Un autre problème majeur dans la gestion de l'espace maritime et des fonds marins est le manque de coopération pour répondre aux besoins nationaux. La coordination et la coopération internationales sont insuffisantes dans divers domaines tels que le commerce maritime, la navigation, le transport maritime, la santé des populations côtières et la sécurité alimentaire liée aux produits de la mer. Le développement durable est entravé par un transfert de technologie et de savoir-faire très limité dans

la gestion des ressources marines et côtières. De même, il existe des lacunes dans la coopération internationale dans les domaines de la cartographie, de la bathymétrie, de la météorologie et de la cartographie hydrographique, qui entravent une action efficace au niveau national.

1.3.3. Une faible décentralisation

La décentralisation est également au cœur des enjeux liés à la gestion des océans, du littoral et des fonds marins. La politique appelle à déléguer aux collectivités locales les compétences et les moyens nécessaires à la gestion de ces espaces. Cela comprend la planification, la réglementation et l'allocation des ressources. La participation active des communautés locales est essentielle pour prendre des décisions éclairées et gérer efficacement l'espace marin. Il est important d'établir des mécanismes de consultation et de participation pour intégrer les besoins et les perspectives de la communauté dans l'élaboration des politiques.

Les politiques de décentralisation renforcent également les capacités des collectivités côtières décentralisées en leur apportant la formation, l'expertise technique et les ressources financières dont elles ont besoin pour s'acquitter efficacement de leurs responsabilités. Une bonne coordination et coopération entre les gouvernements centraux et locaux est essentielle pour assurer une gestion intégrée et efficace des espaces marins, côtiers et sous-marins et pour éviter les chevauchements et les conflits de responsabilités. En effet, le manque de participation et de synergie des acteurs étatiques dans la gestion de l'espace maritime est un problème majeur.

1.3.4. Les limites des institutions juridictionnelles

En outre, de nombreuses difficultés existent à Madagascar liées à la juridiction et à la compétence des cours et tribunaux dans la gestion de la zone maritime et des fonds marins. L'harmonisation du droit national et international est un enjeu politique important pour assurer une gestion unifiée de l'espace maritime et des fonds marins. Pour protéger les ressources et les intérêts nationaux, il est important d'établir et de protéger efficacement les droits souverains d'un pays dans sa zone économique exclusive. La juridiction nationale doit alors être clairement définie et exercée dans l'espace maritime, y compris des aspects tels que la souveraineté territoriale, la juridiction pénale et civile et la réglementation environnementale. Les lois et réglementations internationales régissant la gestion de l'espace marin et des fonds marins doivent également être pleinement appliquées au niveau national.

Il est essentiel de renforcer la capacité des tribunaux nationaux en recrutant et en formant des juges et des avocats professionnels. La coopération entre les tribunaux nationaux et les organes internationaux tels que la Cour internationale de justice et la Cour internationale de justice maritime est essentielle pour garantir le respect des obligations internationales.

1.3.5. Les questions de mécanisme de financement et de fiscalité

Madagascar doit trouver des solutions innovantes pour relever les défis du financement, de la budgétisation et de la fiscalité dans les zones maritimes et côtières. Il est impératif de créer des régimes fiscaux et des incitations pour soutenir les

entreprises opérant dans le secteur maritime, ainsi que pour financer et soutenir la recherche et l'innovation dans ce domaine. En outre, nous devons budgétiser la protection du milieu marin, la conservation des écosystèmes et la gestion durable des ressources marines. L'Etat doit trouver des financements pour soutenir le développement des infrastructures marines telles que les ports, les ports de pêche, les installations d'aquaculture et les infrastructures touristiques côtières.

Garantir la transparence et la responsabilité dans l'utilisation des fonds publics pour les secteurs maritime et côtier nécessite l'introduction de politiques qui garantissent une gestion efficace et efficiente des ressources financières. En outre, la capacité des acteurs marins et côtiers tels que les pêcheurs, l'aquaculture, les professionnels du tourisme et les chercheurs devrait être renforcée par des budgets et des politiques de financement appropriés.

Nous devons également promouvoir l'égalité d'accès au financement pour les petits acteurs des secteurs marin et côtier, tels que les pêcheurs artisanaux et les PME locales, afin d'accroître le développement économique et la résilience aux changements environnementaux. Les politiques fiscales devraient inclure des objectifs de développement durable liés aux mers et aux côtes, tels que la conservation de la biodiversité, la réduction de la pollution marine et la promotion de l'économie bleue.

Nous devons soutenir la résilience des communautés côtières face aux risques liés au changement climatique, tels que l'élévation du niveau de la mer et les phénomènes météorologiques extrêmes, en mettant en place des politiques fiscales qui soutiennent l'adaptation et font face à ces défis. Il devrait également fournir un soutien financier et un renforcement des capacités aux communautés locales pour mettre en œuvre des projets et des initiatives liés aux espaces marins, côtiers et sous-marins, tels que la protection de l'environnement, le développement du tourisme durable et la promotion d'une aquaculture responsable.

1.3.6. L'E-gouvernance et l'efficacité de l'administration

Afin d'améliorer rapidement et efficacement la gouvernance maritime, Madagascar doit remédier à plusieurs problèmes liés à l'e-gouvernance et à l'efficacité de l'administration. Premièrement, il est essentiel d'améliorer la qualité de l'e-gouvernance en garantissant une accessibilité équitable aux services en ligne, en renforçant la transparence des processus décisionnels, en favorisant une participation citoyenne effective, en améliorant la prestation des services publics numériques et en assurant une protection solide des données personnelles. Deuxièmement, il faut garantir la transparence et l'interprétabilité des modèles d'intelligence artificielle utilisés dans la gouvernance de l'espace marin et côtier, en rendant les processus décisionnels basés sur l'intelligence artificielle compréhensibles, traçables et exempts de biais. Parallèlement, des efforts doivent être déployés pour améliorer la collecte et l'analyse des données marines, en renforçant les capacités de collecte de données, en utilisant des technologies innovantes et en favorisant les collaborations pour partager et exploiter efficacement ces données. De plus, il est crucial de garantir la sécurité et la confidentialité des données marines lors de l'utilisation de la technologie blockchain, en mettant en place des mesures de protection robustes pour prévenir les atteintes à la sécurité des données et assurer un accès limité aux informations

sensibles. Enfin, l'utilisation de la technologie blockchain dans la gouvernance marine et côtière soulève des défis éthiques et juridiques qui nécessitent la création de cadres réglementaires appropriés pour l'utilisation éthique de la technologie et la protection des droits individuels.

1.4. Pour l'élaboration d'une PGO intégrée

Toute politique sectorielle doit faire partie d'un ensemble plus cohérent et ne peut plus être élaborée de façon indépendante. Chaque prise de décision devra tenir compte de toutes les échelles (spatiales ou temporelles) et prendre en compte toutes les répercussions à long terme, qu'elles soient liées à la gouvernance, à l'environnement, à l'économie ou à la société.

Malgré les faits patents quant à l'insularité de la Grande Ile, aucun document national n'a jusqu'ici posé la qualité de Nation maritime du peuple malagasy alors même qu'elle est particulièrement marquée par des communautés côtières intimement rattachées à la mer. En tant qu'Etat insulaire, il sera question de mettre en valeur les traditions propres au littoral qui existent depuis les premières occupations, et par la même occasion, une part appréciable du patrimoine culturel malagasy.

Il s'agit donc d'élaborer un document cadre de PIGO en consultation avec les parties prenantes du littoral et de la mer, avec une approche globale des problèmes maritimes qui dépasse les approches sectorielles (pêche, transport maritime, tourisme balnéaire, loisirs nautiques, aménagement du littoral, protection de l'environnement marin...) mais en cohérence avec ces dernières. L'objectif de cette politique intégrée de gouvernance de l'océan est de transcender les approches thématiques en adoptant une vision complète des actions publiques entreprises, afin d'améliorer l'utilisation de la mer et des côtes tout en garantissant leur durabilité écologique.

1.4.1. Les principes directeurs

Un besoin fondamental pour le développement de Madagascar, le développement et la mise en œuvre de cette PIGO nécessitent une intégration entre les différents usages, les structures de gestion et institutionnelles, les géographies allant du local au national, voire international, ainsi qu'entre les différentes structures de gouvernance. Cependant, des principes généraux assureront la cohésion de ces aspects transversaux de l'océan et de sa gestion :

Intégration

Travailler de manière sectorielle et institutionnelle ou dans des "silos" est souvent une façon efficace de gérer, mais cela engendre des coûts importants de non-coordination qui doivent être identifiés et résolus. La planification spatiale et le zonage peuvent jouer un rôle essentiel pour favoriser la cohérence et l'intégration. L'intégration entre les différents niveaux de gouvernement peut contribuer à créer des décisions et des actions complémentaires et mutuellement renforçantes.

Transparence et responsabilité

Ce principe suggère que les processus de prise de décision doivent être facilement compréhensibles par le public, permettant aux citoyens de voir comment les décisions

sont prises, comment les ressources ont été allouées et comment les décisions ont été prises et ont un impact sur leur vie.

Respect de la tradition

Ce principe signifie que la politique océanique sera mise en œuvre de manière à respecter la culture et la propriété traditionnelle des terres et des mers, ainsi qu'à respecter, et le cas échéant, soutenir et renforcer les systèmes traditionnels de gestion des ressources marines, les valeurs culturelles et les connaissances traditionnelles.

Intégrité de l'écosystème

Ce principe implique une attention particulière portée à maintenir la structure et le fonctionnement des écosystèmes au sein d'une zone marine. Il reconnaît que les écosystèmes sont dynamiques, en évolution et parfois mal compris (ce qui nécessite donc une prise de décision précautionneuse).

Confiance publique

Ce principe implique que les ressources marines, y compris l'espace marin, appartiennent au peuple et, dans la mesure où le gouvernement a compétence, sont gérées en tant que bien commun par le gouvernement pour son peuple et les générations futures.

Participation publique

Ce principe favorise la participation du public et son influence sur les décisions de planification dans la mesure du possible, y compris la participation des communautés et des propriétaires traditionnels.

Redevabilité étatique

Ce principe de redevabilité étatique, également connu sous le nom de responsabilité gouvernementale ou redevabilité étatique, fait référence à la notion selon laquelle les gouvernements et les institutions publiques sont tenus d'être responsables de leurs actions, décisions et politiques vis-à-vis de la population qu'ils servent.

Principe de précaution

Ce principe suggère que si une décision peut potentiellement prévenir des dommages graves ou irréversibles pour la société ou l'environnement, alors l'absence de consensus scientifique ne devrait pas empêcher la prise de décision.

Principe du pollueur-payeur

Les coûts de la pollution ou des dommages à l'environnement doivent être supportés par la partie responsable.

2. Les grandes orientations de la PIGO

2.1. La vision et les résultats attendus

2.1.1. La vision

« Une gouvernance souveraine de l'espace maritime et du fond marin qui permet d'atteindre des résultats économiques positifs, équitables et soutenables. »

La vision considère les enjeux et les actions nécessaires pour développer une économie diversifiée, compétitive et soutenable pour les Malagasy en améliorant la gouvernance de l'espace maritime et du fond marin sous la juridiction de Madagascar. Pour cela, il est important d'intégrer le concept de gouvernance politique moderne, de promouvoir la diversification des secteurs économiques, de renforcer les chaînes de production des industries porteuses et innovantes, de favoriser une économie compétitive et de gérer les activités économiques de manière à préserver les écosystèmes marins. La vision aborde également la maîtrise de la mer, la sécurité et la sûreté maritime, ainsi que les réglementations en vigueur pour garantir la stabilité et la sûreté dans les zones maritimes sous la juridiction de Madagascar.

L'objectif de la PIGO est de mettre en place un cadre de gouvernance inclusif des océans qui intègre tous les organismes responsables des affaires maritimes et océaniques et qui harmonise les actions nationales relatives aux ressources marines de Madagascar. Ceci afin de favoriser l'essor d'une économie diversifiée, compétitive et durable au profit de la population malgache.

2.1.2. Les résultats attendus

Les résultats suivants devraient être atteints dans le cadre de la mise en œuvre de la PIGO. Ces résultats ne sont pas exhaustifs et doivent être revus et évalués périodiquement par rapport au but et aux priorités de la politique.

- Renforcement de la sécurité par la mise en place de systèmes de surveillance et de suivi efficaces pour évaluer l'état des ressources marines, détecter les menaces possibles et mesurer les progrès de la gestion intégrée des océans afin que les politiques et les actions puissent être ajustées en conséquence
- Renforcement des capacités humaines, techniques et institutionnelles dans le domaine de la gestion intégrée de l'océan, grâce à la formation et à l'éducation, afin d'améliorer la gestion des ressources marines et de promouvoir des pratiques durables.
- Élaboration, mise à jour et mise en œuvre d'un cadre réglementaire et institutionnel solide pour la gestion intégrée des ressources marines de Madagascar. Cela comprend notamment la création d'une autorité qui coordonne cette gestion et la mise en œuvre de deux stratégies intégrées qui découlent de cette politique, à savoir la Stratégie Nationale Maritime Intégrée et la Stratégie Nationale de l'Economie Bleue.
- Renforcement conséquent des mécanismes de financement au profit des investissements de l'Etat et des Collectivités relatifs à la mise en œuvre de cette politique

- Création d'un environnement propice aux investissements dans les industries marines telles que la pêche, l'aquaculture, le transport maritime, le tourisme côtier et les énergies renouvelables marines afin de stimuler la croissance économique et la création d'emplois durables.
- Réduction de la pauvreté et amélioration des conditions de vie : Contribuer à la réduction de la pauvreté en favorisant la sécurité alimentaire et la création d'emplois, l'amélioration des revenus des communautés côtières et l'accès équitable aux ressources marines, tout en veillant à ce que les avantages économiques soient répartis de manière équitable et durable.

2.2. Les (6) priorités de la PIGO

2.2.1. *Priorité 1 : Développer une gouvernance intégrée de l'océan*

Ce vaste étendu d'espace maritime qui fait partie de notre territoire national incarne des enjeux stratégiques, économiques, sociaux et environnementaux de grande importance qui se croisent. Le nombre de niveaux de prise de décision, la diversité des intervenants, les divergences et les rivalités d'intérêts ainsi que la superposition d'instruments juridiques sont autant de facteurs à prendre en compte par les décideurs.

L'État se doit de renforcer l'exercice de ses fonctions régaliennes sur l'ensemble de l'espace maritime relevant de sa souveraineté et de sa juridiction nationale, et de continuer à œuvrer pour la délimitation de cet espace maritime conformément aux normes internationales en vigueur.

Afin de renforcer l'autorité de l'État en mer et de remplir ses obligations et responsabilités internationales, le gouvernement entreprendra une réforme globale et intégrée de la législation régissant l'utilisation de nos océans et de nos ressources marines, visant à la rendre plus cohérente et accessible à tous. En outre, l'État garantira l'état de droit en mer en renforçant la mise en œuvre du cadre législatif et réglementaire des activités maritimes par les administrations maritimes. Aussi, l'État se doit de renforcer les compétences et les capacités de ses cours et tribunaux en matières maritimes et marines.

La gestion inefficace des ressources maritimes de Madagascar a engendré une surexploitation de ces ressources. Il est urgent de mettre en place des pratiques de gestion responsables et performantes pour garantir leur durabilité et favoriser des retombées économiques et de développement significatives.

Enfin l'État se doit de promouvoir un esprit de co-responsabilité et de solidarité maritimes en instituant une contribution financière de tous les usagers de la mer au profit d'un fonds bleu dont l'utilisation sera soumise à la décision des parties prenantes.

Actions politiques :

- **Mettre en place un cadre juridiques approprié et un mécanisme de financement adhérent** : - *Assurer la conformité des lois nationales aux instruments juridiques internationaux pertinents et l'harmonisation des textes sectoriels – Mettre les politiques et stratégies sectorielles en adéquation à la PIGO – Développer une stratégie maritime intégrée et une stratégie pour l'économie bleue en cohérence à la PIGO- Prévoir l'augmentation du budget dédié à la mise en œuvre de l'Action de l'Etat en*

mer ainsi que les actions ministérielles se rapportant à la gouvernance maritime et océanique. - Création d'un fonds bleu : un d'investissement spécifique pour soutenir les projets maritimes innovants et durables.

- **Poursuivre le processus de délimitation de l'espace maritime sous la juridiction nationale :** - transposer les dispositions de la CNUDM sur les droits et obligations de Madagascar dans les espaces maritimes sous et au-delà de la juridiction nationale – continuer la délimitation des frontières maritimes avec les Etats limitrophes – poursuivre le dialogue avec la France et d'autres pays concernant la revendication des îles malgaches (îles éparses) de l'océan indien – compléter le dossier technique sur la demande d'extension du plateau continental dans le sud de Madagascar.
- **Établir des institutions et des mécanismes de coordination et de résolution de conflit :** - Développer un cadre national légal visant à coordonner l'action de l'Etat en mer - Faciliter la collaboration et la prise de décision entre les différentes parties prenantes. Cela peut inclure la création d'organismes gouvernementaux dédiés à la gestion des océans, la mise en place de Clusters de l'économie bleue et de la gouvernance de l'océan, la coordination entre les ministères et les agences concernés, et la collaboration avec les organisations internationales, régionales et locales. -
- **Renforcer les compétences des tribunaux et leur coopérations à l'extérieur :** - Investir dans les tribunaux maritimes spécialisés et moderniser leurs équipements pour garantir un traitement efficace des affaires maritimes. – Renforcer continuellement les capacités des juges, avocats et autres professionnels du droit sur les aspects spécifiques de la législation maritime, y compris les conventions internationales et les lois nationales relatives à l'océan - Faciliter la coopération avec les autorités judiciaires de différents pays de la région sud-ouest Africaine pour lutter contre les infractions transfrontalières en mer, ainsi qu'avec le Tribunal international du droit de la mer (TIDM). Cela implique l'échange d'informations, d'expertise et d'expériences pour améliorer l'efficacité des poursuites judiciaires. - Mettre en place la médiation et l'arbitrage des conflits entre les usagers de la mer. - Encourager l'utilisation de mécanismes de règlement des litiges en dehors des tribunaux traditionnels pour résoudre les conflits entre les parties impliquées dans des activités en mer.
- **Adopter une approche écosystémique :** - Prendre en compte l'ensemble des interactions entre les éléments biologiques, physiques, chimiques et humains des écosystèmes marins.- Comprendre les interdépendances et les impacts cumulatifs des activités humaines sur les écosystèmes marins, et de prendre des décisions de gestion fondées sur cette compréhension globale – Rechercher des techniques de facilitation de la fusion et de la communication des informations entre les organismes étatiques et ceux de la société civile
- **Mettre en œuvre une planification spatiale marine et une gestion des zones côtières :** - organiser les activités humaines dans l'espace océanique de manière durable et équilibrée - définir des zones d'utilisation et de conservation, en tenant compte des besoins et des intérêts des différentes parties prenantes.

2.2.2. *Priorité 2 : Promouvoir et renforcer la sûreté et la sécurité en mer*

Afin de répondre aux menaces en mer qui fragilisent de plus en plus l'utilisation pacifique de l'océan, Madagascar mettra en œuvre une construction institutionnelle nouvelle dans laquelle seront réunies les autorités militaire, policière, administratives et judiciaires afin d'assurer l'application de la loi en mer.

A ce titre, compte tenu de l'importance des activités de maintien de l'ordre public en mer que sous-tend l'exercice de la souveraineté maritime de Madagascar, l'Etat mettra en place un plan d'acquisition de moyens de renseignements, de surveillance et d'interventions en mer auquel des moyens financiers seront dédiés. Par ailleurs, les interventions de l'Etat en mer seront mieux coordonnées et rendues effectives grâce à la mise en place et l'opérationnalisation d'une Garde-côte qui regroupe les administrations chargées de la prévention et de la répression des infractions maritimes. Dans son volet répressif, l'accent sera mis sur la spécialisation des magistrats dans la répression des infractions maritimes et des violations de la législation économique, notamment à travers le renforcement de capacités dans le cadre de la coopération entre Etats.

En phase avec les réformes entamées dans le secteur de la défense et de la sécurité, le volet sécuritaire de la PIGO sera intégré dans le système sécuritaire national, en concordance avec la mise en place des zones de défense et de sécurité. Dans ce sens, l'architecture de la défense et de la sécurité actuelle sera mise à jour suivant les dynamiques et les menaces au niveau des frontières côtières et maritimes.

En outre, dans une perspective de proximité et de décentralisation effective, Madagascar s'appuiera sur les structures déconcentrées et décentralisées afin de mettre en place une structure locale sur laquelle reposera les interventions locales face aux menaces maritimes, et particulièrement dans le cadre de la gestion des risques liés aux catastrophes naturelles.

Enfin, Madagascar mettra en œuvre les engagements qu'il a souscrits dans le cadre des conventions relatives à la sûreté et la sécurité maritimes. Il continuera à participer activement aux initiatives et programmes sous-régional et régional développés en matière de sûreté de sécurité maritimes. L'Etat accordera une attention particulière à la coopération judiciaire pour la répression des infractions maritimes, surtout s'agissant des trafics de ressources naturelles en mer.

Actions politiques :

- **Assurer le maintien de l'ordre public en mer :** *Mettre en place une Garde-côtes - Mettre au point un plan d'acquisition des matériels et équipements de renseignements, de surveillance et d'intervention en mer - Renforcer les compétences des garde-côtes et des patrouilleurs en matière de surveillance, de détection et de répression des activités illégales en mer. – Renforcer les dispositifs de prévention et de répression d'exploitation illégale et vol des ressources marines.*
- **Intégrer la sûreté et la sécurité maritimes dans le système de défense et de sécurité nationale :** *- Etablir une coopération étroite entre les différents ministères et agences impliqués dans la défense et la sécurité maritimes. (Défense, Intérieur, Affaires étrangères, Transports maritimes, Environnement, Pêche etc...) - Élaborer une stratégie maritime intégrée qui définit les objectifs,*

les priorités et les mesures spécifiques pour assurer la sûreté et la sécurité maritimes.

- **Mettre en place une structure locale d'appui des interventions en mer :** - Renforcer les structures locales menées par les Préfets et les Chefs Districts pour rendre les interventions efficaces - Lever les contraintes budgétaires en allouant une enveloppe supplémentaire (ressources humaines, équipements, etc.)
- **Mettre en œuvre les engagements internationaux de Madagascar en matière de sûreté et sécurité maritimes :** - Accélérer la mise en cohérence et la mise à niveau des textes en vigueur – Mieux organiser la procédure judiciaire entre les forces de l'ordre maritimes et les tribunaux - Mettre en œuvre une approche systémique fondée sur un processus associant toutes les parties prenantes
- **Promouvoir la coopération en matière de sûreté et de sécurité maritimes :** - Collaborer avec d'autres pays et organisations internationales pour renforcer la sécurité maritime à l'échelle régionale et mondiale. Cela peut inclure des patrouilles conjointes, des exercices militaires conjoints, des échanges d'informations et des initiatives de formation.

2.2.3. Priorité 3 : Préserver l'environnement marin et côtier au profit des générations futures

La préservation de l'environnement côtier et marin est un élément clé pour la gestion durable et la conservation de nos ressources marines et côtières car la moitié de la population vivant dans les zones côtières attache une grande importance à notre océan. Pour garantir la pérennité de ces ressources, il est indispensable de les préserver de toute forme de pollution et de dégradation, d'éviter ou de mitiger les effets néfastes pour la biodiversité, et de promouvoir la conservation.

Le Plan national d'intervention contre la pollution marine par les hydrocarbures et par les déversements des produits nocifs et dangereux doit être amélioré pour couvrir l'ensemble des zones côtières et pour faciliter le déploiement rapide des ressources humaines et matérielles en cas d'accident.

Nous devons aussi nous concentrer sur le changement climatique et la capacité d'absorption des gaz émis par les activités terrestres et industrielles par nos écosystèmes côtiers et marins, trouver des solutions pérennes pour diminuer au maximum la vulnérabilité des zones côtières face à ce changement, et d'instaurer une stratégie concertée et performante pour le combattre, réunissant les intervenants et collaborateurs engagés dans ce domaine.

L'objectif N°14 de l'ODD (Objectifs de Développement Durable, programme universel ayant pour ambition de répondre aux défis actuels en construisant un monde plus juste et durable) est la protection de la faune et de la flore aquatiques. Il est de la responsabilité du gouvernement de protéger l'écosystème marin et de préserver les espèces biologiques, ainsi que la faune et flore marines dans le cadre de son développement environnemental et de sa biodiversité.

L'Etat se doit aussi de prendre des dispositions qui visent à encadrer l'aménagement des zones littorales soumises à la fois la pression démographique et à la pression environnementale.

Actions politiques :

- **Renforcer la lutte contre la pollution marine :** *La pollution marine, notamment due aux déchets plastiques, aux produits chimiques toxiques et dangereux, aux déversements d'hydrocarbures et aux eaux usées, constitue une menace majeure pour les écosystèmes marins. Il est crucial de réduire la pollution à la source, de promouvoir le recyclage et la gestion responsable des déchets, et de renforcer les réglementations pour prévenir les déversements et les rejets toxiques.*
- **Renforcer et mettre en œuvre des mesures d'atténuation des effets du changement climatique et des menaces environnementales :** *- Informer et sensibiliser le public sur les enjeux environnementaux et les conséquences du changement climatique - restaurer les écosystèmes tels que les mangroves et forêts, les zones humides et les récifs coralliens - élaborer des politiques efficaces et mobiliser les ressources financières nécessaires.*
- **Redynamiser les dispositifs de protection des espèces biologiques, faune et flore marines :** *Appuyer l'identification des différentes zones à haute importance biologique - Renforcer l'application des réglementations existantes, telles que l'interdiction de la pêche illégale, la protection des habitats sensibles et la réglementation de l'exploitation des ressources marines.*
- **Restaurer l'état de la biodiversité marine à travers l'expansion des réseaux des aires marines protégées et la promotion des autres mesures de conservation efficaces :** *Appuyer la mise en place des zones de conservation bien gérées, qui couvrent une diversité d'habitats marins et qui permettent la régénération des populations marines. Ces aires marines protégées ou conservées doivent être soutenues par des réglementations appropriées, une surveillance régulière et une application rigoureuse des mesures de protection.*
- **Multiplier les efforts de préservation du littoral face aux menaces de la pression démographique :** *Les habitats côtiers, tels que les mangroves, les récifs coralliens et les herbiers marins, sont extrêmement importants pour la biodiversité marine et la protection contre l'érosion côtière. Il est nécessaire de préserver ces habitats en limitant l'urbanisation côtière, en évitant la destruction des zones humides et en réglementant les activités côtières. De plus, la restauration des écosystèmes côtiers endommagés peut contribuer à la régénération des habitats marins et à la protection des espèces.*

2.2.4. *Priorité 4 : Promouvoir une économie bleue génératrice de croissance durable*

Assurer le développement durable de Madagascar exige que soit exploité tout son potentiel de développement économique, dont son capital bleu. A ce propos, Madagascar arbore dans sa PIGO une ambition de leadership en économie bleue dans la région océan Indien.

Compte tenu du fait que la filière maritime est exposée à une forte concurrence internationale, Madagascar structurera son offre nationale grâce à la diversification

des services et produits y afférents, au développement des industries maritimes et à la modernisation des infrastructures portuaires et maritimes.

Dans une ère où les océans revêtent une importance cruciale pour notre avenir économique et environnemental, cette PIGO adopte une position fondamentale d'ouverture. Elle reconnaît l'océan comme un trésor aux multiples facettes, une source infinie de possibilités et d'opportunités. La posture politique de l'Etat et le peuple Malagasy repose sur l'idée d'une économie bleue maritime florissante qui embrasse la diversité des utilisations des ressources vivantes et non-vivantes de ses vastes étendues marines.

L'Etat s'engage à développer harmonieusement les industries navales et halieutiques, à explorer les richesses des industries minières et pétrolières, à soutenir la croissance des secteurs touristiques et à exploiter les énergies renouvelables marines, telles que l'énergie marémotrice et celle des vagues, à renforcer un environnement d'affaire sain et attractif pour alimenter son économie bleue et enfin à développer les compétences maritimes modernes parmi sa population jeune et productive.

Actions politiques

- **S'ouvrir aux diverses utilisations des ressources vivantes et non-vivantes :** *Adopter une position politique basée sur l'ouverture aux diverses initiatives d'utilisation et d'exploitation de ressources dans une stratégie de développement de l'économie bleue maritime - Développer les industries navales et halieutiques – Développer les industries minières et pétrolières - Développer les secteurs touristiques - Explorer et exploiter l'énergie maritime comme l'énergie marémotrice et l'énergie des vagues, énergie verte*
- **Promouvoir et planifier la diversification des secteurs économiques :** *Mettre en place des politiques qui facilitent la création et le développement d'entreprises liées à l'océan, comme des incitations fiscales, des facilités administratives et des programmes d'accompagnement – Faciliter l'intégration des nouvelles zones de développement d'activités économiques dans la planification spatiale maritime - Renforcer le screening préalable et le suivi environnemental, ainsi que les mesures de mitigation pour les activités potentiellement invasives.*
- **Améliorer et diversifier stratégiquement les infrastructures maritimes :** *Moderniser les infrastructures portuaires existantes – Développer les ports de la côte ouest– Redynamiser la Société d'Etudes, de Construction et de Réparation Navale (SECREN) et créer une autre au Sud*
- **Créer de régimes commerciaux et fiscaux favorables aux investissements nationaux et étrangers :** *Établir des zones économiques spéciales dans les régions côtières pourrait attirer des investissements nationaux et étrangers en offrant des régimes fiscaux et douaniers avantageux, des infrastructures adaptées, et des facilités pour les activités maritimes - Promouvoir une fiscalité bleue soucieuse des bénéfices équitables tirés de l'exploitation des ressources marines et côtières – Mettre en place un mécanisme fiscal permettant la mise en œuvre du principe du pollueur-payeur - Offrir des incitations fiscales pour les entreprises*

nationales et étrangères qui investissent dans des projets liés à l'océan et à la mer - Simplifier les procédures administratives pour les entreprises maritimes, nationales et étrangères - Exiger le transfert de technologies maritimes avancées et le partage des connaissances avec les entreprises nationales

- **Renforcer les valeurs ajoutées dans les produits maritimes, sur le territoire national :** *Encourager la transformation des produits maritimes bruts (poissons, crustacés, algues, etc.) sur le territoire national - Mettre en place des certifications et des labels de qualité pour les produits maritimes à valeur ajoutée permettrait de garantir leur qualité et leur origine - Renforcement des chaînes de valeurs : Favoriser la coopération entre les différents acteurs de la filière maritime (pêcheurs, transformateurs, distributeurs, exportateurs, restaurateurs, etc.). – Stimuler la consommation nationale par la promotion de la gastronomie marine et de la sécurité alimentaire nationale*
- **Développer des compétences qui sont compétitives et capables de se démarquer efficacement sur les marchés régionaux voire mondiaux :** *Promouvoir les formations aux normes et certifications internationales – Faciliter la mobilité internationale des apprentis et des professionnels du secteur maritime – Favoriser le rapatriement des talents malgaches*



**Prévisions de trafics
générés par les
potentialités
économiques et les
besoins réels de
Madagascar**

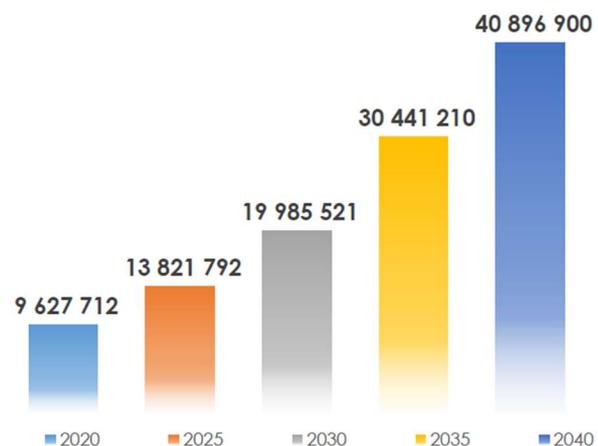


Figure 3 Prévision de trafics générés par les potentialités économiques et les besoins réels de Madagascar

Source : APMF

2.2.5. Priorité 5 : Promouvoir l'équité sociale à travers la gestion durable des océans

Compte tenu de l'élément central que représente chaque individu dans la gestion durable des océans, l'Etat s'assurera que la mise en œuvre de la PIGO crée une

opportunité pour tous et stimulera l'emploi dans le respect du droit des communautés locales d'accéder aux ressources côtières et marines afin de mieux répartir les bénéfices de la mer. Dans ce sens, seront mis en place des mécanismes de concertation et de participation des acteurs concernés. En effet, la PIGO amène à reconnaître et à sécuriser les droits des communautés côtières sur les ressources marines, en encourageant leur participation dans les processus décisionnels et promouvant la gestion durable des ressources. Ensuite, elle s'attache à garantir un développement équitable des zones côtières en intégrant la planification territoriale, la coordination du développement urbain avec la préservation de l'environnement et la résilience des infrastructures côtières face aux aléas climatiques. Une autre composante importante consiste à responsabiliser progressivement les collectivités territoriales dans les affaires maritimes et côtières, avec des transferts de compétences adaptés et un soutien financier adéquat. Parallèlement, elle met l'accent sur l'information, la sensibilisation et la participation citoyenne à la gouvernance intégrée de l'océan, en favorisant le dialogue entre les secteurs public et privé, tout en encourageant le volontariat local et national. Enfin, notre politique aspire à préserver et valoriser les connaissances et les cultures traditionnelles liées à la mer, en reconnaissant leur patrimoine maritime, en promouvant la coopération culturelle régionale, et en soutenant les manifestations culturelles et artistiques maritimes. Ces actions collectives reflètent notre engagement envers la gestion durable et équitable de notre patrimoine marin et côtier.

Actions politiques

- **Reconnaître et sécuriser les droits des communautés locales sur les ressources côtières et marines :** *Identifier, reconnaître et sécuriser les droits des communautés locales sur les ressources côtières et marines – Favoriser l'implication des communautés aux instances de consultation et de décision relevant de leurs intérêts – Généraliser la mise en place et le suivi des plans d'aménagement de pêcheries et des plans d'aménagement des transferts de gestion communautaire – Favoriser le développement de la petite pêche responsable*
- **Assurer le développement équitable des agglomérations et des communautés côtières :** *Mettre en place une planification territoriale intégrée qui tient compte des besoins des agglomérations et des communautés côtières ainsi que des écosystèmes marins. - Coordonner le développement urbain et la conservation de l'environnement, évitant ainsi l'étalement urbain nuisible aux zones côtières - Assurer la résilience des infrastructures côtières face aux aléas climatiques*
- **Responsabiliser progressivement les collectivités territoriales décentralisées dans les affaires maritimes et côtières :** *Prévoir le transfert progressif de compétences maritimes dans la stratégie de décentralisation effective - Responsabiliser les Collectivités Décentralisées Territoriales, à commencer par les Régions, les Communes et les Fokontany, étape par étape, en fonction de leur capacité. - Allouer des fonds pour soutenir les actions maritimes locales des CTD et faciliter leur accès aux financements internationaux pour des projets durables*
- **Informé, sensibiliser et faire participer les citoyens sur les démarches de la gouvernance intégrée de l'océan :** *Dynamiser le réseau des organismes de la société civile intéressés aux affaires maritimes et côtières*

– Renforcer le dialogue et le partenariat public privé – Favoriser le droit à l'information et les initiatives de sensibilisation et de partage de bonnes pratiques et de connaissances scientifiques – Favoriser le volontariat national et local

- **Favoriser la sauvegarde et la valorisation des connaissances et des cultures traditionnelles relatives à la mer et les côtes :** Appuyer la reconnaissance officielle du patrimoine maritime, les recherches et la documentation des connaissances et cultures traditionnelles - Promouvoir la coopération culturelle avec les îles Mascareignes et les îles polynésiennes - Appuyer les événements culturels maritimes et les productions artistiques

2.2.6. *Priorité 6 : Promouvoir les recherches scientifiques et technologiques marines*

En accord avec les termes de la Partie XIII de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, Madagascar se doit de réitérer l'importance cruciale de la recherche scientifique marine pour approfondir les connaissances en matière maritime et améliorer la compréhension de ce domaine à tous les niveaux, notamment chez les décideurs politiques et le grand public.

L'Etat consacrera une priorité entière aux avancées technologiques et à la recherche marine. Dans cette optique, il adopte une approche d'ouverture aux technologies marines émergentes telles que l'intelligence artificielle, l'internet des objets et la technologie blockchain, avec un accent sur l'utilisation de ces technologies à faible impact néfaste dans les industries liées à l'exploitation et à la transformation des ressources marines. Il accorde une attention particulière à la modernisation de l'administration des affaires maritimes à tous les niveaux.

La PIGO amène l'Etat à allouer des fonds substantiels, en augmentant les ressources de recherche telles que les installations scientifiques et les navires de recherche, et en encourageant la collaboration entre les institutions de recherche nationales et étrangères. Cette collaboration englobe des échanges académiques et interdisciplinaires, favorisant ainsi une compréhension holistique des enjeux marins.

Dans le but de faciliter le partage et l'exploitation des données marines, la politique prévoit un cadre technique et des normes d'interopérabilité des données pour favoriser et soutenir la participation à des conférences internationales sur les questions marines et côtières.

L'intégration des connaissances scientifiques dans les décisions politiques et économiques est primordiale, car nous cherchons à améliorer notre compréhension du domaine maritime pour une gouvernance plus informée. Enfin, la politique accorde de l'importance à l'éducation et à la sensibilisation du public aux enjeux et opportunités de développement maritime en informant le public sur l'importance de la recherche en mer, en communiquant de manière accessible les découvertes scientifiques, et en intégrant les connaissances scientifiques marines dans les référentiels pédagogiques nationaux. Cette priorité reflète l'engagement de l'Etat envers une gestion éclairée et durable de notre patrimoine marin.

Actions politiques

- **S'ouvrir aux diverses technologies marines** : Adopter une position politique basée sur l'ouverture et l'adaptation rapide aux technologiques bouleversantes (telles que les intelligences artificielles, l'internet des objets, la technologie du blockchain) – Favoriser l'utilisation des dernières technologies à moindre impact dans les industries d'exploitation et de transformation de ressources – Appuyer substantiellement la modernisation de l'administration des affaires maritimes à toutes les échelons.
- **Favoriser et soutenir les recherches et la collaboration entre les institutions de recherche nationales et étrangères** : Allouer des fonds adéquats pour soutenir la recherche marine et côtière – Multiplier les ressources de recherche, telles que les installations scientifiques, les navires de recherche et les laboratoires, pour mener des études avancées et innovantes - Faciliter l'établissement de partenariats entre les institutions de recherche nationales et étrangères - Encourager les échanges académiques entre les chercheurs nationaux et étrangers - Encourager la collaboration entre les chercheurs spécialisés dans différents domaines tels que l'océanographie, la biologie marine, la géologie marine, la sociologie, etc. Cela permettrait d'avoir une vision globale et holistique des enjeux marins.
- **Assurer le partage et l'exploitation de données marines à travers des protocoles claires et équitables** : Assurer l'encadrement juridique et technique des campagnes de recherche scientifique marine quelle qu'en soit la fin – Eriger des standards de données communs pour les études marines. Cela faciliterait l'interopérabilité des données et leur utilisation dans différentes recherches - Soutenir la création et la participation aux colloques et conférences internationales sur les questions marines et côtières. Ces événements permettraient aux chercheurs nationaux et étrangers de présenter leurs travaux, d'échanger des idées et de renforcer les collaborations – Assurer la formation des chercheurs et des gestionnaires de données nationaux sur les meilleures pratiques en matière de gestion des données
- **Faciliter la considération des connaissances scientifiques dans les prises de décision politiques et économiques** : Améliorer la connaissance et la compréhension du domaine maritime. L'intégration des connaissances scientifiques est essentielle pour une gouvernance intégrée de l'océan. Les décisions de gestion doivent être basées sur des données scientifiques solides,
- **Prioriser progressivement les connaissances scientifiques dans les référentiels pédagogiques nationaux** : Appuyer la révision régulière des référentiels pédagogiques nationaux pour intégrer les connaissances scientifiques les plus récentes dans les domaines maritimes- Assurer la formation continue des personnels de l'éducation sur les sujets marins afin d'actualiser leurs connaissances et de mieux enseigner ces sujets à leurs élèves - Evaluer l'impact de l'intégration des connaissances scientifiques marines dans les référentiels pédagogiques
- **Promouvoir l'éducation et la sensibilisation du public aux enjeux et opportunités de développement maritime** : Informer le public sur l'importance de la recherche en mer et de ses applications - communiquer les découvertes scientifiques de manière accessible et attrayante par tous les moyens

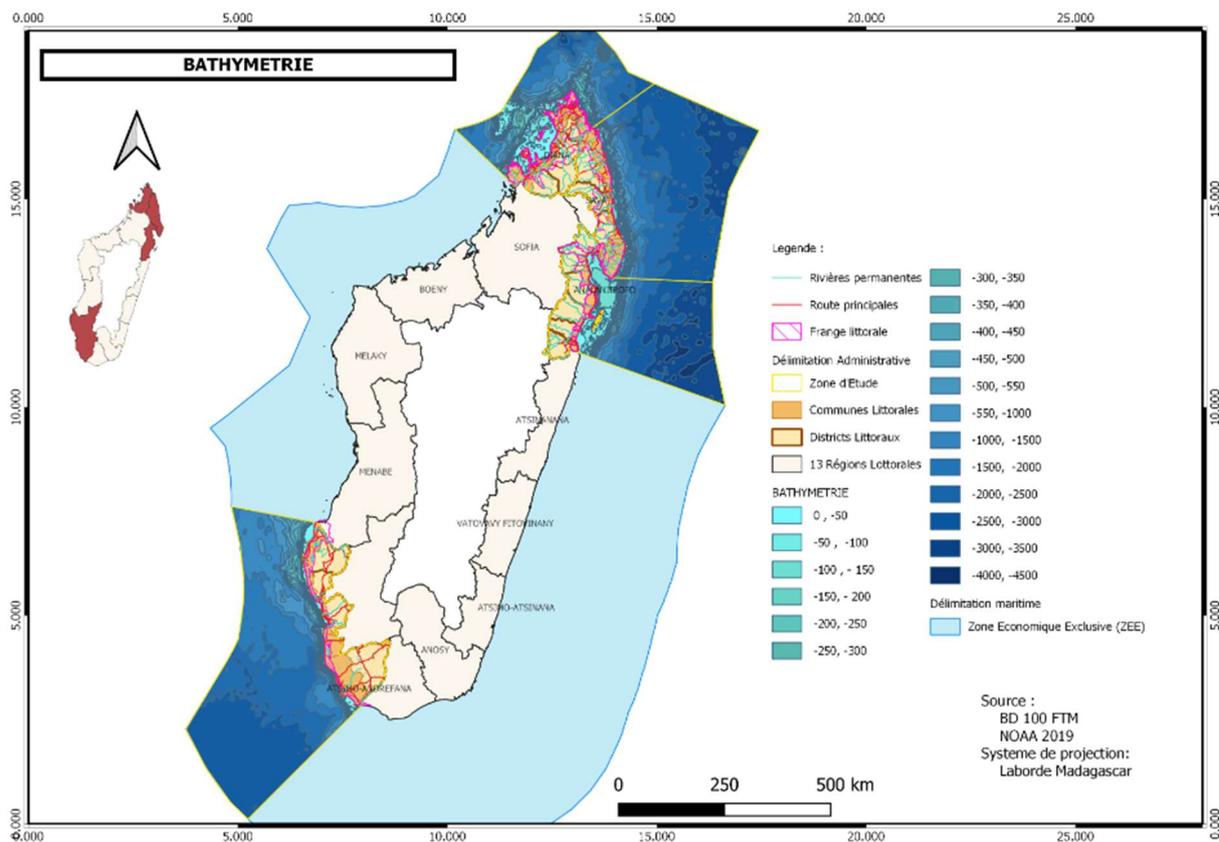


Figure 4 Carte partielle de relief marin de la ZEE de Madagascar

Source : FTM, NOAA 2019

2.3. Les dispositifs d'intégration

2.3.1. Notion d'AEM

L'organisation de l'Action de l'Etat en Mer est un concept permanent qui repose sur l'existence de deux niveaux de coordination :

- Interministérielle dans son principe, elle est dirigée par le Premier ministre qui s'appuie sur une structure nationale, le Secrétariat général de la mer, qui veille à l'échelon central à la coordination entre ministères, anime et coordonne l'action de l'échelon local, et participe à la définition de la politique maritime du Gouvernement.
- Inter-administrations dans son fonctionnement, elle préserve la capacité de chaque administration d'agir en mer de sa propre autorité pour les activités relevant de sa compétence mais les place sous une autorité de direction unique dès lors qu'il s'agit de contribuer à l'exercice des responsabilités d'intérêt national.

L'Action de l'Etat en mer s'applique :

- vers le large, sur les zones sous souveraineté malagasy en fonction des lois et réglementations internationales ;

- vers les côtes, conformément aux dispositions du Code maritime et des textes réglementaires nationaux.

Domaine d'application de l'AEM

L'action de l'Etat en mer vise à sauvegarder les intérêts humains, économiques et écologiques de l'Etat malagasy. Elle englobe les missions incombant en mer à l'État qui peuvent être regroupées en 10 domaines d'intervention :

- Souveraineté et protection des intérêts nationaux
- Sauvegarde des personnes et des biens en mer
- Sécurité maritime
- Sûreté maritime
- Protection de l'environnement
- Gestion des espaces protégées
- Gestion du patrimoine marin et des ressources publiques marines
- Contrôle sanitaire et conditions de travail en mer
- Police douanière fiscale et économique en mer
- Lutte contre les activités illicites en mer

2.3.2. Dispositif institutionnel

L'Action de l'Etat en Mer, dotée des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions qui en découlent, sans augmentation démesurée de budget, respectueuse de l'autonomie des administrations qui s'investissent en mer, vise à renforcer la politique globale de la mer. La synergie des volontés de tous, catalysée le cas échéant par une autorité incontestée, représentera, à coup sûr un artisan essentiel dans la lutte contre la pauvreté pour le développement durable de Madagascar et pour sa stature dans l'océan Indien.

L'action de l'Etat en mer est placée sous l'autorité du Premier ministre, chef du Gouvernement. Il dispose du Secrétariat Général de la Mer (SGMer), Autorité maritime centrale assistée du Cluster de l'économie bleue et de la gouvernance de l'océan ainsi que des Représentants de l'Etat dans les Collectivités territoriales décentralisées (CTD) ayant des façades maritimes.²

2.3.2.1. Autorité maritime centrale : Le Secrétaire Général de la Mer (SGMer)

En conseil de Gouvernement, le Premier ministre définit les orientations générales des actions du gouvernement dans le domaine des activités maritimes.

Sous l'autorité directe du Premier ministre, un haut fonctionnaire de l'Etat malagasy ayant une formation maritime, dénommé " Secrétaire Général de la Mer (SGMer) ", ayant rang de Secrétaire Général du Gouvernement (SGG), coordonne les actions en mer de tous les Ministères, organismes ou administrations concernés.

² Il existe 15 Régions et 48 Districts ayant des façades maritimes à Madagascar.

2.3.2.2. *Représentants de l'Autorité maritime centrale au niveau territorial*

Compte tenu de l'étendue de la façade maritime malagasy, il convient d'assister l'autorité maritime centrale dans la coordination entre administrations pour la conduite des opérations, le recueil et la diffusion de l'information.

A cet égard, les « Représentants de l'Etat auprès des Collectivités territoriales décentralisées sont les Préfets pour les Régions et les Chefs de Districts pour les Communes... Le Représentant de l'Etat représente le Premier Ministre, Chef du Gouvernement, ainsi que chacun des Ministres, membres du Gouvernement. Il assure le prolongement de l'administration centrale au niveau territorial.... Il a autorité sur les chefs des services déconcentrés de l'Etat implantés dans son ressort territorial ».³

2.3.2.3. *Cluster de l'économie bleue et de la gouvernance de l'océan*

Le Secrétaire Général de la Mer est appuyé par le Cluster de l'économie bleue et de la gouvernance de l'océan qui est une structure collégiale consultative et représentative du secteur public, du secteur privé et de la société civile au niveau de laquelle les échanges et la discussion seront privilégiés.

Le Cluster, doté d'un secrétariat permanent auprès de la primature, a pour mission de conseiller le Secrétaire Général de la Mer sur la préparation, la coordination et le suivi de l'exécution des programmes relatifs à l'action de l'Etat en mer

2.3.2.4. *CFIM*

Rattaché à la Primature, le Centre de Fusion d'Information Maritime (CFIM) a été créé en réponse aux risques et menaces maritimes dans le cadre de la prise en charge de la sécurisation maritime sur le plan national. L'objectif général dans la mise en place d'un CFIM est de viser à "*connaître et anticiper les risques maritimes pour assurer une sécurité et sûreté maritime et un développement de l'économie bleue dans les espaces maritimes nationaux*",

2.3.2.5. *CCO*

Le CFIM étant déjà fonctionnel, le processus décisionnel de l'intervention de l'Etat en mer sera renforcé par la mise en place auprès de la Primature du Centre de coordination des opérations en mer (CCO), sans lequel le système national de contrôle et de surveillance maritime demeurera défaillant et boiteux. Conformément aux principes de la gestion intégrée, ses missions et ses modalités d'organisation transcendent l'approche sectorielle afin d'optimiser l'application de la loi en mer.

2.3.3. *PSM, outil intégré*

La planification spatiale marine (PSM) est une méthode pratique pour créer et établir une organisation plus rationnelle de l'utilisation de l'espace marin et des interactions entre ses utilisations, afin d'équilibrer les demandes de développement avec la nécessité de protéger les écosystèmes marins, et d'atteindre des objectifs sociaux et économiques de manière ouverte et planifiée. Cette planification spatiale complète et

³ Articles 2, 23 et 25 du DECRET n° 2014 – 1929 fixant les modalités d'application de certaines dispositions de la loi n° 2014-021 du 12 septembre 2014 relative à la représentation de l'Etat.

soutient les plans de gestion et de développement sectoriels. Il s'agit d'un processus de planification qui permet une prise de décision intégrée, prospective et cohérente sur les utilisations humaines de la mer. Cette approche intégrée de la gestion des océans contribuera à renforcer la résilience de l'environnement marin de Madagascar face aux impacts du changement climatique ainsi qu'à d'autres catastrophes naturelles et d'origine humaine

La PSM vise à combler le fossé entre la science et la politique et contribue ainsi au développement d'outils pratiques qui peuvent faire progresser la mise en œuvre de la gestion dans les zones marines. Les principaux résultats de la PSM consistent essentiellement en un plan global de gestion spatiale qui présente et fournit des lignes directrices pour la distribution spatiale des utilisations humaines dans une zone marine, ainsi que des cartes de zonage et des outils d'aide à la décision pour faciliter la planification et les réglementations politiques. Bien que le terme "spatial" soit fortement mis en avant dans la PSM, les composantes temporelles et les échelles multidimensionnelles sont également évaluées et prises en compte au cours du processus. Il convient également de noter que la PSM est un processus orienté vers l'avenir et qu'elle guide à la fois les activités en cours et le développement futur des zones marines. La planification de l'espace marin se veut un processus inclusif qui vise à intégrer et à équilibrer des besoins souvent divergents à des échelles et dans des secteurs multiples ; elle nécessite donc du temps, de la patience, des ressources financières adéquates et un leadership efficace. L'intégration de critères sociaux dans le processus décisionnel marque une évolution vers une science post-normale, où les faits peuvent être incertains et les enjeux élevés. L'utilisation de l'analyse décisionnelle multicritère sert de cadre pour identifier les sources de conflits sociaux et évaluer les alternatives possible. Le plan spatial marin complet est généralement mis en œuvre à travers une ou plusieurs cartes de zonage et/ou un système de permis. Les décisions individuelles prises au sein de chaque secteur (par exemple, le secteur de la pêche ou du tourisme) devraient être basées sur les cartes de zonage et le plan spatial complet. La mise en œuvre d'un plan spatial intégré pour l'avenir de l'océan de Madagascar nécessitera une conformité maritime efficace, notamment des initiatives en matière d'éducation, de surveillance et d'application au niveau national, régional et local.

La PSM est un processus itératif qui évolue à travers une série d'étapes bien définies basées sur l'expérience internationale. Ces étapes sont définies et seront adaptées en fonction des objectifs du pays ou de chaque région ou d'une zone afin de guider le développement et la mise en œuvre de la PSM. Ces étapes sont les suivantes :

1. Identifier le besoin de la PSM
2. Etablir les limites de la PSM
3. Collecter les données
4. Analyser les données
5. Définir les objectifs et les stratégies
6. Mettre en œuvre la PSM
7. Suivre et évaluer la PSM

Auteurs

En 2023, sous l'égide du Ministère de la Pêche et de l'Economie Bleue, le cabinet Ravololonirina Henintsoa Tabita, épaulé par le projet SWIOFish2 et le Cluster de l'Economie Bleue, a conçu la présente Politique Intégrée de Gouvernance de l'Océan révolutionnaire. Cette politique a été élaborée par une équipe visionnaire composée de : Professeur Hugues Février Rajaonson, Vice-amiral Louis Antoine de Padoue Ranaivoseheno, Georges Henri Randriamamonjisoa, Zo Tsihoarana Rasoloarijao, Liantsoa Andrinirina et Henintsoa Tabita Ravololonirina.

ANNEXE A : instruments juridiques cites en référence

Constitution

I. Secteur de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Economie bleue:

I.1. Textes internationaux

1. Convention de Nairobi pour la protection, la gestion et la mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de l'Afrique de l'Est et son Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique (ratification autorisée par la loi n°98-004 du 19 février 1998)
2. Convention internationale de 2001 sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, adoptée à Londres le 23 mars 2001 (ratifiée par le Décret ° 2015- 856 du 12 mai 2015)
3. Protocole de 2000 sur la Préparation, la lutte et la Coopération contre les évènements de pollution par les Substances Nocives et potentiellement dangereuses (OPRC-HNS 2000), adopté à Londres le 15 mars 2000 (ratifié par le Décret n° 2015- 857 du 12 mai 2015)

I.2. Lois et ordonnances

1. Loi n°2004-019 du 19 août 2004 portant mise en œuvre des Conventions internationales relatives à la protection de l'environnement marin et côtier contre la pollution par les déversements des hydrocarbures
2. Loi n° 2005-018 du 17 octobre 2005 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages.
3. Loi n° 2015- 005 Refonte du Code de Gestion des Aires Protégées
4. Loi n° 2015-056 portant création de la "Chaîne Spéciale de lutte contre le trafic de bois de rose et/ou de bois d'ébène" et répression des infractions relatives aux bois de rose et/ou bois d'ébène

I.3. Décrets

1. Décret n° 2004-994 du 26 octobre 2004 portant création, organisation et fonctionnement de l'Organe de Lutte contre l'Évènement de Pollution marine "O.L.E.P." par les hydrocarbures
2. Décret n° 2011-627 du 21 juin 2012 portant définition d'une politique nationale pour l'utilisation des dispersants dans les eaux maritimes de Madagascar

I.4. Autres

Lettre de Politique BLEUE, 2015

II. Secteur de la Sécurité Publique

II.1. Décrets

1. Décret n° 62-038 du 23 janvier 1962 créant un service de garde côtière à la Direction de la Sécurité Nationale Décret n° 63-038 du 23 janvier 1962 créant un service de garde côtière à la Direction de la Sécurité Nationale
2. Décret n°2004-699 du 13 juillet 2004 portant application de la loi no 2003-025 du 05 septembre 2003 portant statuts des ports
3. Décret n°2006-615 du 22 août 2006 portant mise en place d'une politique commune en matière de sûreté maritime
4. Décret n° 2012-547 Portant organisation et fonctionnement des services de recherches et de sauvetages aéronautiques et maritimes dans la République de Madagascar en temps de paix
5. Décret n° 2019-095 fixant les attributions du Ministre de la Sécurité ainsi que l'organisation générale de son Ministère du 13 février 2019

III. Secteur des Transports

III.1. Lois et ordonnances

1. Loi N°90-005 du 18 juin 1990 portant Code des voies navigables et de la navigation intérieure
2. Loi n° 95-029 du 18 septembre 1995 portant organisation générale des transports terrestres et fluviaux
3. Loi n° 99-028 du 3 février 2000 portant refonte du Code maritime
4. Loi n° 2003-025 du 5 septembre 2003 portant statuts des ports

III.2. Décrets

Décret n°2012-391 du 20 mars 2012, portant restructuration de l'Agence Portuaire, Maritime et Fluviale (APMF), fixant ses Statuts, ses modalités de financement, portant création du Conseil Supérieur des Ports, des Transports Maritime et Fluvial et du Centre d'Appui et d'Opérations Maritimes, modifié par le Décret n°2017-325 du 09 mai 2017

IV. Secteur de la Défense

IV.1. Textes internationaux

Convention des Nations-Unies de 1982 sur le droit de la mer (ratification autorisée par la Loi n° 2000-020 du 28 novembre 2000)

IV.2. Lois et ordonnances

Loi n° 2008-002 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de la SADC sur la coopération en matière de politique, de défense et de sécurité

Loi n° 2016-005 du 04 août 2016 portant organisation générale de la défense nationale

IV.3. Décrets

1. Décret n° 2019-061 du 01er février 2019 fixant les attributions du Ministre de la Défense Nationale ainsi que l'organisation générale de son Ministère

2. Décret n° 2020-318 du 11 mars 2020 portant création de l'Etat-Major de la Marine Nationale

V. Gendarmerie

V.1. Décrets

1. Décret n°69-232 du 16 juin 1969 sur le service intérieur de la gendarmerie
2. Décret n° 63-253 du 09 mai 1953 sur le service de la gendarmerie
3. Décret n° 64-352 du 01 septembre 1964 fixant les marques extérieures d'identité des navires malgaches
4. Décret n° 2019-100 du 13 février 2019 modifié et complété par le décret n° 2020-159 du 19 février 2020 fixant l'organisation, le fonctionnement et les attributions du Secrétariat d'Etat auprès du ministère de la défense nationale chargé de la Gendarmerie

VI. Secteur Agriculture, Elevage et Pêche

VI.1. Lois et ordonnances

1. Loi n° 2015-053 du 03.02.16 portant Code de la Pêche et de l'Aquaculture
2. Loi n° 2016-043 du 17 janvier 2017 autorisant l'adhésion de Madagascar à l'Accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du Port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée
3. Loi n°2018-025 du 26.12.18 relative aux zones maritimes de l'espace maritime sous la juridiction de Madagascar

VI.2. Décrets

1. Décret N° 2007-957 du 31.10.2007 modifié et complété par le décret n° 2009-049 du 13 janvier 2009 portant définition des conditions d'exercice de la pêche des crevettes côtières
2. Décret n° 2012-770 du 04.10.12 portant modification du statut du CSP
3. Décret n° 2016-1352 du 08.11.16 portant organisation des activités de préservation des ressources halieutiques et écosystèmes aquatiques ;
4. Décret n° 2016-1492 du 06.12.16 portant réorganisation générale des activités de pêche maritime
5. Décret n° 2017-532 du 04 juillet 2017 portant organisation générale des activités de commercialisation et de la valorisation des produits de la pêche et de l'aquaculture

VII. Secteur minier

VII.1. Lois et ordonnances

1. Code des douanes
2. Code Minier

VII.2. Décrets

Décret n° 99-697 du 26 août 1999 modifié par les Décrets n° 2015-1297 du 15 septembre 2015 et n° 2016-714 du 15 juin 2016 portant Statuts de l'OMNIS

VIII. Aménagement du Territoire, Habitat et Travaux Publics

VIII.1. Lois et ordonnances

Loi n° 2015-051 du 03 Février 2016 portant Orientation de l'Aménagement du Territoire (LOAT)

VIII.2. Décrets

1. Décret n° 70-248 du 26 mai 1970 créant une zone de servitude aux abords des établissements de signalisation maritime
2. Décret n° 2010-395 du 11 Janvier 2011 portant statut du Foiben-Taontsaritanin'i Madagasikara (FTM)
3. Décret n° 2019-063 du 01^{er} Février 2019 portant attribution du MAHTP

IX. Secteur de la Justice

IX.1. Lois et ordonnances

1. Code de Procédure Pénale
2. Loi n° 2003-014 du 27 août 2003 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime
3. Loi n° 2003-016 du 27 août 2003 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1988, pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental

X. Secteur financier et budgétaire

X.1. Lois et ordonnances

1. Loi organique n° 2004-007 du 26 juillet 2004 sur les lois de finances
2. Lois de finances de l'année

X.2. Décrets

1. Décret n° 2004-327 du 16 mars 2004 concernant la perception des redevances de flux maritime
2. Décret n° 2019-093 du 13 février 2019 fixant les attributions du Ministre de l'Économie et des Finances ainsi que l'organisation générale de son Ministère

XI. Secteur douanier et pétrolier

1. Loi n° 99-010 du 17 avril 1999 régissant les activités du secteur pétrolier aval (JO n°2572 du 27 avril 1999 Ed spec P.1126)
2. Loi n° 2004-031 du 30 septembre 2004 relative aux sanctions et constatations des infractions aux Lois sur les activités du secteur pétrolier aval (JO n° 2941 du 22 novembre 2004 P. 4507)

XII. Secteur des Relations internationales

- Loi n° 78-025 du 03 juin 1978 portant ratification de l'ordonnance n°77-065 du 30/09/1977 relative à la Convention concernant un Code de Conduite des conférences maritimes conclue à Genève le 06/04/197
- Loi n° 2017-041 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance (Convention SALVAGE)
- Loi n° 2017-040 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves (Convention WRC 2007)
- Loi n° 2017-039 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1988 à la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (Protocole 1988 SOLAS)
- Loi n° 2017-038 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1988 à la Convention internationale de 1966 sur les lignes des charges (Protocole 1988 LL)
- Loi n° 2017-037 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1997 à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (Protocole 1997 MARPOL)
- Loi n° 2017-036 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention PAL 2002)
- Loi n° 2017-035 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS)
- Loi n° 2016-042 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1996 modifiant la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC 1996)
- Loi n° 2016-041 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREGs)
- Loi n° 2016-051 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires (Convention BWM 2004)
- Loi n° 2016-050 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention Jaugeage)
- Loi n° 2016-049 autorisant l'adhésion de Madagascar à la Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR 1979)
- Loi n° 2016-048 autorisant l'adhésion de Madagascar au Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers par l'immersion des déchets (Protocole de Londres 1996)
- Traité instituant la Communauté de développement d'Afrique Australe
- Accord général de coopération de 1984 (Accord de Victoria), institutionnalisant la Commission de l'Océan Indien

- Stratégie africaine intégrée pour les mers et les océans (Stratégie AIM 2050 de 2014)
- Charte de Lomé (2016)

ANNEXE B : Mise en œuvre de la CNUDM à Madagascar

La mise en œuvre des dispositions pertinentes de la CNUDM est complexe surtout à Madagascar en raison du manque de connaissances techniques et de moyens financiers. Ce défaut de mise en œuvre effective des dispositions de la convention sur le droit de la mer ne permet pas à Madagascar d'effectuer des actions fondamentales pour la souveraineté du pays comme les délimitations de frontières maritimes avec des États voisins tels que le Mozambique, les Comores et les Seychelles etc...

Certaines dispositions de la CNUDM renvoient à l'Etat côtier le soin d'adopter des mesures afin de les mettre en œuvre au niveau national. Il s'avère primordial de mettre à jour le cadre législatif régissant le droit de la mer par rapport aux principes et dispositions prévues par

La CNUDM. Une étape comme l'adoption de la Loi n°2018-025 relative aux zones maritimes de l'espace maritime sous la juridiction de la République de Madagascar va dans ce sens.

L'application stricte des dispositions de la CNUDM impose également l'adoption de cadres politiques et institutionnels nationaux et l'établissement de passerelles avec d'autres secteurs.

Au demeurant, tout dépendra de la portée des règles éventuellement posées que l'Etat Malagasy souhaiterait donner aux mesures d'application de ladite Convention.

Thématiques	CNUDM	Matières nécessitant l'adoption d'un texte au niveau interne
	Article 3	Fixation de la largeur de la mer territoriale ne dépassant pas 12 milles marins

Délimitation des espaces maritimes de l'Etat	Article 14	Etablissement des lignes de base
	Article 76	Fixation de la limite extérieure du plateau continental, si extension au-delà de 200 milles marins Communication des informations à la Commission des limites du plateau continental (suivant l'Annexe II de la CNUDM)
	Article 16	[Lignes de base] Etablissement des cartes marines indiquant les lignes de base ou les limites qui en découlent et les lignes de délimitation de la mer territoriale OU établissement de la liste des coordonnées géographiques des points précisant le système géodésique utilisé Publication et dépôt d'un exemplaire au SG-ONU
	Article 75	[ZEE] Etablissement des cartes marines indiquant les limites extérieures OU les lignes de délimitation de la ZEE OU établissement de la liste des coordonnées géographiques des points précisant le système géodésique utilisé Publication et dépôt d'un exemplaire au SG-ONU
	Article 84	[Plateau continental] Etablissement des cartes marines indiquant les limites extérieures OU les lignes de délimitation du plateau continental OU établissement de la liste des coordonnées géographiques des points précisant le système géodésique utilisé Publication et dépôt d'un exemplaire au SG-ONU, ou du SG de l'Autorité
Exploitation de la ZEE	Article 60	Réglementation de la construction, de l'exploitation et de l'utilisation : des îles artificielles, d'installations et ouvrages affectés aux fins prévues à l'article 56 ou à d'autres fins économiques, d'installations et ouvrages pouvant entraver l'exercice des droits de l'Etat dans la ZEE
	Article 61	1. Fixation du volume admissible de capture des ressources biologiques

		<p>2. Etablissement des mesures appropriées de conservation et de gestion afin d'éviter la surexploitation : maintien ou rétablissement des stocks</p>
	<p>Article 62</p>	<p>Dans le cadre de la conservation et la gestion des ressources biologiques, établissement des règles relatives à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La délivrance de licences aux pêcheurs ou pour les navires et engins de pêche, y compris le paiement de droits ou toute autre contrepartie qui, dans le cas des États côtiers en développement, peut consister en une contribution adéquate au financement, à l'équipement et au développement technique de l'industrie de la pêche ; - L'indication des espèces dont la pêche est autorisée et fixation de quotas, soit pour des stocks ou groupes de stocks particuliers ou pour les captures par navire pendant un laps de temps donné, soit pour les captures par les ressortissants d'un État pendant une période donnée ; - La réglementation des campagnes et des zones de pêche, du type, de la taille et du nombre des engins, ainsi que du type, de la taille et du nombre des navires de pêche qui peuvent être utilisés ; - La fixation de l'âge et de la taille des poissons et des autres organismes qui peuvent être pêchés ; - Les renseignements exigés des navires de pêche, notamment statistiques relatives aux captures et à l'effort de pêche et communication de la position des navires ; - L'obligation de mener, avec l'autorisation et sous le contrôle de l'État côtier, des programmes de recherche déterminés sur les pêches et réglementation de la conduite de ces recherches, y compris l'échantillonnage des captures, la destination des échantillons et la communication de données scientifiques connexes ; - Le placement, par l'État côtier, d'observateurs ou de stagiaires à bord de ces navires ; - Le déchargement de la totalité ou d'une partie des captures de ces navires dans les ports de l'État côtier ;

		<ul style="list-style-type: none"> – Les modalités et conditions relatives aux entreprises conjointes ou autres formes de coopération ; – Les conditions requises en matière de formation du personnel et de transfert des techniques dans le domaine des pêches, y compris le renforcement de la capacité de recherche halieutique de l'État côtier ; – Les mesures d'exécution.
	Article 63	Accord avec les Etats intéressés concernant les stocks de poissons se trouvant à la fois dans la ZEE et dans une zone adjacente à celle-ci
	Article 65	Réglementation (plus rigoureuse) de l'exploitation des mammifères marins
	Article 66	Réglementation de la pêche de stocks de poissons anadromes dans toutes les eaux situées en deçà des limites extérieures de sa zone économique exclusive Fixation du total admissible de captures de poissons originaires de ses cours d'eau
Exploitation du plateau continental	Article 81	Réglementation des forages sur le plateau continental quelles qu'en soient les fins
	Articles 113, 114 et 115	Réglementation relative à la rupture ou la détérioration d'un câble ou d'un pipeline sous-marin, l'indemnisation
Pollution marine	Article 194	<p>Mesures en vue de la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin quelle qu'en soit la source, tendant à limiter :</p> <ul style="list-style-type: none"> – l'évacuation de substances toxiques, nuisibles ou nocives, en particulier de substances non dégradables, à partir de sources telluriques, depuis ou à travers l'atmosphère ou par immersion ; – la pollution par les navires, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets, qu'ils soient intentionnels ou non,

		<p>et à réglementer la conception, la construction, l'armement et l'exploitation des navires ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté ; - la pollution provenant des autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier les mesures visant à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, l'exploitation de ces installations ou engins et la composition du personnel qui y est affecté. <p>Mesures en vue de la protection et la préservation des écosystèmes rares ou délicats ainsi que l'habitat des espèces et autres organismes marins en régression, menacés ou en voie d'extinction.</p> <p>=> Mise en œuvre des moyens les mieux adaptés en fonction des capacités de l'Etat</p>
	Article 207	Régime de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin d'origine tellurique (provenant des fleuves, rivières, estuaires, pipelines et installations de décharge)
	Article 208	Régime de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin qui résulte directement ou indirectement d'activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale
	Article 210	Régime de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin par immersion

		=> Réglementation et contrôle de l'immersion dans la mer territoriale, la ZEE ou sur le plateau continental
	Article 211	Régime de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin par les navires battant le pavillon malgache ou immatriculés par l'Etat Malagasy, ou encore par les navires étrangers exerçant le droit de passage inoffensif
	Article 212	Régime de prévention, de réduction et de maîtrise de la pollution du milieu marin d'origine atmosphérique ou transatmosphérique
	Article 204	Observation, évaluation, analyse des risques de pollution du milieu marin ou des effets de cette pollution
	Article 205	Publication des rapports sur les résultats obtenus
	Article 206	Exigences liées à l'évaluation des effets potentiels des activités envisagées relevant de sa juridiction et de son contrôle
Recherche scientifique marine	Articles 245 et 246	Régime juridique relatif aux recherches scientifiques marines autorisées et menées dans la mer territoriale, la ZEE et le plateau continental => Dans des circonstances normales : Règles et procédures concernant les RSM dans la ZEE et le plateau continental (garantissant un consentement donné dans des délais raisonnables et évitant un refus abusif)
	Article 249	=> Dans des circonstances anormales : Pouvoir discrétionnaire de l'Etat d'accorder ou de refuser son consentement (selon les conditions posées par l'article 246) et Obligation d'obtenir son accord préalable pour diffuser les résultats de recherche intéressant directement l'exploration et l'exploitation de ressources naturelles

Transfert de techniques marines	Article 266	Règlementation des sciences et techniques marines (visant à favoriser l'instauration de conditions propices à la conclusion d'accords, contrats et arrangements similaires dans des conditions équitables et raisonnables)
	Article 275	Création de centres nationaux de recherche scientifique et technique marine et Renforcement des centres nationaux existants
Conciliation, Arbitrage et Règlements de différends et litiges liés à l'interprétation ou à l'application de la CNUDM	Article 2/Annexe V	Droit de l'Etat Malagasy de désigner 4 conciliateurs jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité
	Article 2/Annexe VII	Droit de l'Etat Malagasy de désigner 4 arbitres jouissant de la plus haute réputation d'impartialité, de compétence et d'intégrité
	Article 2/Annexe VIII	Droit de l'Etat Malagasy de désigner 8 experts qui ont une compétence juridique, scientifique ou technique établie et généralement reconnue en chacune des matières suivantes et qui jouissent de la plus haute réputation d'impartialité et d'intégrité : 1) la pêche, 2) la protection et la préservation du milieu marin, 3) la recherche scientifique marine, 4) la navigation, y compris la pollution par les navires ou par immersion.

ANNEXE C : Définitions

Biodiversité marine : renvoie à la variété et à la variabilité de la vie sur terre ; c'est une mesure de la diversité des organismes présents dans différents écosystèmes, y compris les variations génétiques, les variations de l'écosystème ou les variantes d'espèces (nombre d'espèces) dans le domaine maritime.

Domaine maritime : renvoie à tous les domaines et à toutes les ressources de, sur, sous, en rapport avec, adjacent à, ou limitrophe avec une mer, un océan ou des lacs, des voies navigables intra côtières ou intérieures, y compris toutes les activités maritimes connexes, les infrastructures, les navires cargos, les bateaux et autres vecteurs de transport. Il comprend également les domaines aériens au-dessus des mers, les océans, les lacs, les voies navigables intra côtières et intérieures ainsi que les spectres électromagnétiques des océans.

Voie navigable : Le terme « voie navigable » désigne tous fleuves, criques navigables, lacs, chenal, les chenaux ou canaux menant à un endroit disposant d'installations permettant aux navires d'amarrer et de charger ou décharger leurs marchandises, y compris des cargaisons en mer. Ces installations doivent également disposer d'équipements, de digues, de postes d'amarrage, de jetées, de pontons, de bouées et de quais dans la limite des voies navigables intérieures, à n'importe quel endroit dans un pays et comprenant tout lieu déclaré comme étant une voie navigable intérieure en vertu des législations nationales pertinentes.

Vols à main armée à l'encontre des navires : l'un des actes suivants :

a) acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis à des fins privées contre un navire, ou contre des personnes ou des biens à son bord, dans les eaux intérieures, les eaux archipélagiques ou la mer territoriale d'un État ; b) toute action visant à inciter ou à faciliter intentionnellement un des actes décrits à l'alinéa a).

Actes criminels transnationaux organisés dans le domaine maritime : notamment, mais pas limité à l'un des actes suivants : a) le blanchiment d'argent ; b) le trafic d'armes et de drogue ; c) les actes de piraterie et vols à main armée en mer ; d) le soutage illicite de pétrole ; e) le vol de pétrole brut ; f) la traite des personnes ; g) le trafic de migrants ; h) la pollution maritime ; i) la pêche illégale, illicite et non déclarée ; j) le rejet illégal des déchets toxiques ; k) le terrorisme maritime et la prise d'otages ; l) la vandalisation des infrastructures pétrolières offshore.

Pêche INN : pêche illégale, non déclarée et non réglementée ; désigne entre autres la pêche et les activités connexes contrevenant aux lois nationales, régionales et internationales; la non-déclaration, déclaration erronée ou sous-déclaration des informations relatives aux activités de pêche et aux prises; les activités de pêches menées par des navires apatrides; les activités de pêche menées dans la zone de compétence d'une organisation régionale de gestion des pêches par des navires battant pavillon d'un État non partie à cette organisation; et les activités de pêche non réglementées par des États qui, de ce fait, ne peuvent pas être surveillées et contrôlées facilement.

Ligne de base normale : La ligne de base à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle.

Eaux intérieures : Les eaux intérieures maritimes de Madagascar où l'Etat Malagasy exerce sa souveraineté sont les eaux situées en deçà de la ligne de base servant à mesurer la largeur de la mer territoriale.

Mer territoriale : La mer territoriale malgache s'étend vers le large jusqu'à 12 milles marins à partir de la ligne de base.

Zone contiguë : La zone contiguë est une zone située au-delà de la mer territoriale et adjacente à celle-ci. Sa largeur est limitée à 12 milles marins.

ZEE : La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit une zone économique exclusive (ZEE) comme une zone s'étendant généralement jusqu'à 200 milles marins du littoral dans laquelle l'État côtier a le droit d'explorer et d'exploiter les ressources vivantes et non vivantes, et la responsabilité de les conserver et de les gérer.

Haute mer : Toutes les parties de la mer qui ne sont pas comprises dans les eaux intérieures, la mer territoriale et la zone économique exclusive constituent la haute mer.

Plateau continental : Le plateau continental est le prolongement immergé du territoire terrestre jusqu'au rebord externe de la marge continentale.

Sécurité maritime : signifie l'ensemble des mesures qui sont prises pour assurer la sécurité des navires et des installations en mer, leurs équipages et, si applicable, de leurs passagers, la sécurité de la navigation et la facilitation du trafic maritime, des infrastructures maritimes et de l'environnement marin.

Sûreté Maritime : (Maritime Security en Anglais) constitue l'ensemble des mesures prises pour protéger l'être humain et la propriété maritime contre les attaques ou activités d'autres humains avec une intention criminelle (Piraterie maritime, terrorisme maritime, trafic en tous genres, pêches illicites, etc.).

Ressources marines : signifie les éléments dont les plantes, les animaux et les êtres humains ont besoin pour la vie d'origine marine.

Les ressources marines sont :

- **biologiques** : ressources halieutiques, mais aussi biomasse issue des cultures marines, végétales ou animales, et désormais ressources génétiques et bio ressources ;
- **minérales**, comme les hydrocarbures dont 30% sont aujourd'hui extraits du sous-sol de la mer, mais aussi les gisements miniers sous-marins, les granulats, le sable et les graviers ;
- **énergétiques**, exploitées en captant l'énergie cinétique et potentielle des marées et des courants, l'énergie thermique, l'énergie chimique liée au mélange eau douce- eau salée, l'énergie du vent en mer, ou l'énergie des vagues et de la houle...).

ANNEXE C : Abréviations et acronymes

AEM : Action de l'Etat en Mer

AFD : Agence Française de Développement

AfOA-OI : Afrique Orientale et Australe, Océan Indien

AIS : (Automatic Identification System) : Système d'identification automatique

AMP : Aires Protégées de Madagascar

APMF : Agence Portuaire Maritime et Fluviale

CCO : Centre de Coordination des Opérations

C[R]FIM : Centre [Régional] de Fusion d'Informations Maritimes

CDB : Convention sur la Diversité Biologique

CLPC : Commission des Limites du Plateau Continental

CNLEGIS : Centre National de Légistique

CNRE : Centre National de Recherche sur l'Environnement

CNRO : Centre National de Recherches Océanographiques

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

CNUDM : Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer

COI : Commission de l'Océan Indien

CRCO : Centre Régional de Coordination des Opérations

CRIMARIO : Critical Maritime Routes Indian Ocean

CSP : Centre de Surveillance des Pêches

EPA : Etablissement Public à caractère Administratif

EPIC : Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial

GIZC: Gestion Intégrée des Zones Côtières

ICR : Initiative Ceinture et Route

IFC : Information Fusion Center

INMARSAT : International Maritime Satellite Organization

IONS: Indian Ocean Naval Symposium

IORA: Indian Ocean Rim Association

MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) : centre de coordination de sauvetage maritime

NTIC : Nouvelle Technologie de l'Information et de la Communication

ODD : Objectifs du Développement Durable
OHI : Organisation Hydrographique Internationale
OLEP : Organe de Lutte contre l'Évènement de Pollution marine par les Hydrocarbures
OMH : Office Malgache des Hydrocarbures
OMI : Organisation maritime internationale
ONE : Office National pour l'Environnement
ONU : Organisation des Nations Unies
Pêche INN : pêche Illicite, Non déclarée, et Non réglementée
PEM : Plan Emergence de Madagascar
PGE : Politique Générale de l'Etat
PMI : Politique Maritime Intégrée
PIGO : Politique Intégrée de la Gouvernance de l'Océan
PNUD : Programme des Nations Unies pour le Développement
PNUE : Programme des Nations Unies pour l'Environnement
PSM : Planification Spatiale Marine
RSM : Recherche Scientifique Marine
SADC: Southern African Development Community
SAR (Search And Rescue) : recherche et sauvetage en mer
SMC: Standing Maritime Committee
SMI : Stratégie Maritime Intégrée
Stratégie AIM : Stratégie Africaine Intégrée pour les Mers et les Océans de 2050
UNESCO (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*):
Organisation des Nations Unies pour l'Education, la Science et la Culture.
ZEE : Zone Economique Exclusive