STOP
NO
MAN'S
SEA

L'ARCHITECTURE RÉGIONALE DE SÉCURITÉ MARITIME :

vers un ordre maritime consolidé dans l'océan Indien occidental

COMMISSION DE
L'OCÉAN INDIEN

OSGA

UNIVERSITY OF
OXFORD

Auteurs :
Pascaline Alexandre,
Raj Mohabeer et
Kate Sullivan de Estrada

Cette note de synthèse est issue d'un projet d'échange de connaissances financé par le *Policy Support Fund de Research England*, attribué à l'Université d'Oxford à travers le *Public Policy Challenge Fund*, et codirigé par Raj Mohabeer, chargé de mission de la Commission de l'océan Indien, et Kate Sullivan de Estrada, Professeure associée à l'*Oxford School of Global and Area Studies* de l'Université d'Oxford. Son contenu relève de la seule responsabilité des auteurs susmentionnés.

Pour citer cette note de synthèse :
Pascaline Alexandre, Raj Mohabeer et Kate Sullivan de Estrada. 2026. A Maturing Maritime Order: the Regional Maritime Security Architecture of the Western Indian Ocean.Ébène, Maurice : COI.

Graphisme : Laurie Castel

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

L'océan Indien occidental,
espace où convergent la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'Indo-Pacifique, constitue un réseau stratégique de routes maritimes critiques par lesquelles transite chaque année près de 12 % du commerce mondial – dont une part substantielle des exportations pétrolières. Dans un contexte de tensions géopolitiques, de conflits récents et de menaces persistantes telles que la piraterie, la pêche INN, le terrorisme maritime, les trafics et les incidents de pollution marine, la protection de ces eaux est essentielle à la stabilité régionale et au commerce mondial.

Créée en 2018,
l'Architecture régionale de sécurité maritime (ARSM) est au cœur de cet effort. Elle constitue le socle d'une capacité de sécurité maritime coordonnée, portée par des pays africains et articulée autour de ses deux centres : le Centre régional de fusion d'informations maritimes (CRFIM) à Madagascar, consacré à l'échange et la fusion de l'information, et le Centre régional de coordination des opérations (CRCO) aux Seychelles, chargé de la coordination opérationnelle en mer – en lien avec les centres nationaux des États signataires et d'autres partenaires régionaux et internationaux.

L'ARSM vise, en définitive, à atteindre un niveau minimal de capacité maritime régionale faisant office de dissuasion face aux activités maritimes illicites dans l'océan Indien occidental (OIO).

Les progrès réalisés depuis la création de l'Architecture sont tangibles.
À janvier 2026, la région totalise **43 moyens de surface et aériens** engagés et **45 opérations** menées en mer à l'échelle régionale. Les partenariats s'étendent à des acteurs internationaux tels que la Force navale de l'Union européenne (opération Atalante), l'Inde, les États-Unis et le Royaume-Uni.

D'importantes lacunes opérationnelles subsistent dans la région :

1. une surveillance en temps réel des mouvements de navires encore incomplète, des capacités limitées de renseignement et de suivi des navires, une pénurie de moyens disponibles et de personnel adéquatement formé, des cadres juridiques d'application des lois et une dépendance à l'égard des financements externes.
2. les centres nationaux d'information et d'opérations de chaque pays ne sont pas encore pleinement opérationnels ni adéquatement équipés.

L'ARSM joue un rôle central pour combler ces lacunes. Par le suivi, le contrôle et la surveillance fondés sur le renseignement, à travers le CRFIM et par les opérations coordonnées du CRCO, l'ARSM constitue l'ancrage régional de la capacité maritime opérationnelle minimale et crédible dont la région a besoin pour dissuader les activités maritimes illicites.
L'Architecture a été conçue et établie par la Commission de l'océan Indien (COI), qui en a assuré l'opérationnalisation avec le soutien financier de l'Union européenne. La COI fait office de pôle pour les acteurs de la sécurité maritime et constitue un moteur de la coopération régionale au-delà de ses seuls membres.

Pour autant, la gouvernance de l'ARSM est assurée par ses sept États signataires. Elle adopte une approche inclusive et reste ouverte aux États voisins comme à d'autres partenaires : au-delà de ses signataires, elle sert l'ensemble de la région. L'ARSM permet aux États de l'OIO d'agir collectivement, en protégeant leur souveraineté, en préservant l'économie bleue et en renforçant leur voix dans la gouvernance maritime mondiale. Elle fait ainsi évoluer la place de l'OIO dans le commerce mondial et les dynamiques de sécurité maritime, la faisant passer d'une zone de vulnérabilité à une zone dotée d'une capacité de sécurité maritime croissante et durable.

Compte tenu du caractère mondial et imbriqué de la plupart des défis de sécurité maritime, l'**ARSM est un pourvoyeur de sécurité maritime crédible, qui monte en puissance**, contribuant à la réponse mondiale à ces défis.

APERÇUS

L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL : UNE RÉGION STRATÉGIQUE POUR LA GÉOPOLITIQUE ET LE COMMERCE MONDIAUX

L'OIO est un espace géostratégique critique qui relie les principales routes maritimes mondiales, les zones de pêche et les zones de ressources naturelles. Les enjeux sont considérables :

- **SUR LE PLAN RÉGIONAL**, la sécurité maritime est essentielle pour protéger les moyens de subsistance, sécuriser l'économie bleue et dissuader la criminalité transnationale, y compris la piraterie, les trafics et la pêche illicite.
- **SUR LE PLAN MONDIAL,** la stabilité de cet espace maritime protège le commerce international, les routes énergétiques et les points de passage maritimes stratégiques et névralgiques.

20,8 milliards USD [1]
c'est le « produit marin brut » annuel estimé pour l'OIO. La valeur totale estimée de la base d'actifs océaniques de la région s'élève à 333,8 milliards USD.

29 installations militaires étrangères [2]
sont opérationnelles dans le nord-ouest de l'océan Indien.

12 % du commerce mondial[3]
dont 40 % du trafic de porte-conteneurs, passe chaque année par le canal de Suez.

80 % des exportations pétrolières[4]
transitent par l'océan Indien. L'OIO relie la mer Rouge, le golfe d'Aden et l'Indo-Pacifique au sens large, ce qui en fait une artère clé pour l'énergie et le commerce à l'échelle mondiale.

SÉCURITÉ MARITIME ET IMPACT MONDIAL

- **Attaques des Houthis**[5] en mer Rouge : entre fin 2023 et début 2025, des forces alignées des Houthis au Yémen ont attaqué plus de 100 navires commerciaux dans le détroit de Bab el-Mandeb et le sud de la mer Rouge, coulant 4 navires, en saisissant 1 et tuant 8 marins.
- **Guerre du Golfe de 2026**[6] le conflit dans le Golfe a entraîné la fermeture de fait du détroit d'Ormuz, perturbant les flux énergétiques et faisant grimper les coûts de transport et d'assurance.
- **Impact sur le transport maritime mondial**[7] la crise en mer Rouge et la guerre du Golfe ont mis sous pression les points de passage névralgiques et contraint les navires à contourner le canal de Suez par un détour de 4 000 milles autour du cap de Bonne-Espérance, en Afrique australe – allongeant les temps de transit de 30 % et réduisant la capacité mondiale de transport maritime. Des moyens navals de l'océan Indien ont été redéployés, notamment pour des opérations de convoi, créant les conditions d'une résurgence de la piraterie[8] au large de la Somalie.
- **Rivalités géopolitiques**[9] depuis 2008, l'OIO est de plus en plus façonné par des déploiements navals multipolaires, y compris ceux des grandes puissances et des États du Golfe, tous en quête d'influence, d'accès portuaire et de partenariats maritimes aux logiques souvent concurrentes ou imbriquées.

SÉCURITÉ MARITIME ET IMPACT RÉGIONAL

- **Les menaces maritimes**[10]

dont la pêche INN, les trafics illicites, la piraterie, la migration et la pollution – coûtent à l'OIO environ **1,14 milliard dollars américains par an (5,7 % du produit marin brut).**

- **Trafic de drogue**[11]

On estime que 40 tonnes d'héroïne transitent chaque année par l'OIO vers l'Afrique de l'Est, en plus de la cocaïne, des produits pharmaceutiques interdits ou contrôlés et d'autres drogues.

- **Changement climatique**[12]

Avec **69 millions de personnes** vivant dans les zones côtières, l'OIO est très exposé aux risques climatiques . Le réchauffement de l'océan menace **5,6 % des récifs coralliens mondiaux**, fragilisant les pêches, la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance. Une élévation projetée du niveau de la mer de **18 à 25 cm d'ici 2050**[13] fait peser des risques de dommages aux infrastructures, de déplacements de population et de possibles différends sur les zones maritimes.

- **Pollution marine**[14]

L'augmentation du trafic accroît les risques de pollution. Des déversements majeurs *(par exemple le MV Wakashio à Maurice)*, des quasi-accidents de pétroliers, des rejets récurrents et des pertes de conteneurs liées aux phénomènes météorologiques extrêmes menacent des écosystèmes marins fragiles.

- **Pêche INN**[15]

L'OIO figure parmi les régions les moins armées au monde pour lutter contre la pêche INN. La persistance de la pêche illicite mine les économies et la sécurité, compte tenu de liens avérés avec la piraterie et de la perte de moyens de subsistance.

- **Sécurité de la navigation**[16]

L'instabilité en mer Rouge détourne le trafic par le Cap, accentuant la pression sur les routes de l'OIO. Des brouillages GPS signalés en 2025 aggravent encore les risques pour la navigation, l'environnement et la sécurité du commerce.

L'ARTICULATION ENTRE LE MONDIAL ET LE RÉGIONAL

L'OIO se situe au point de convergence des menaces maritimes régionales et mondiales. Les défis propres à l'OIO, tels que la piraterie, les trafics et la pêche illicite, s'entrecroisent de plus en plus avec les perturbations mondiales, affectant le transport maritime commercial et alimentant la militarisation des voies de navigation, et établissant ainsi un lien direct entre l'insécurité régionale et l'instabilité mondiale.

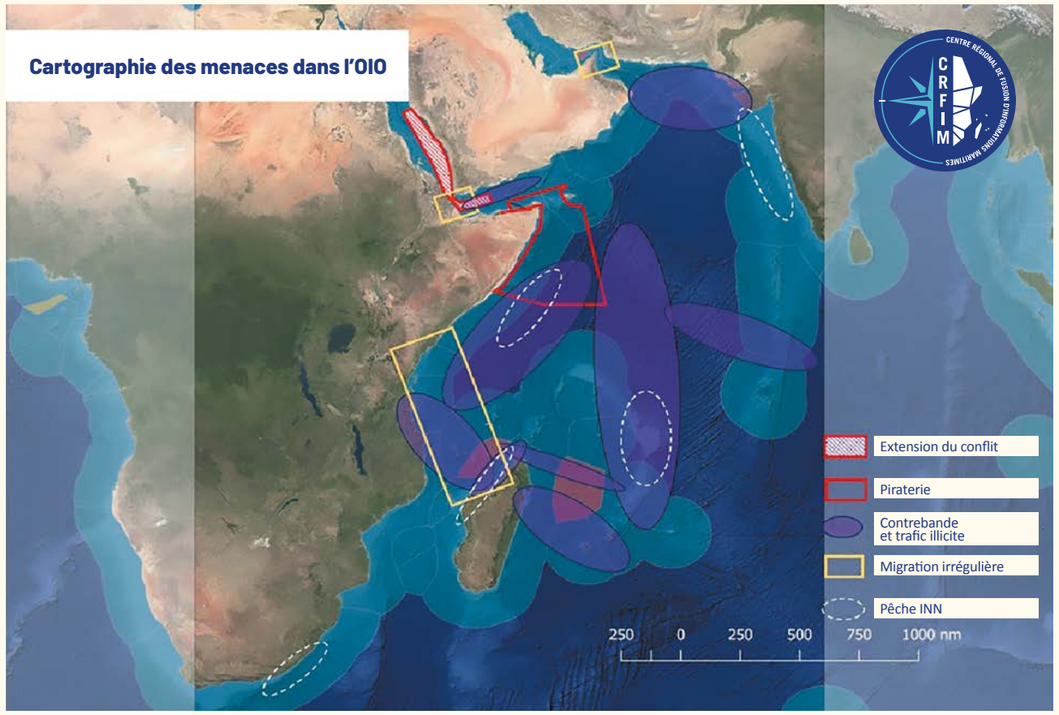
Les menaces régionales fragilisent les économies locales et les chaînes d'approvisionnement, ce qui souligne la nécessité d'un aboutissement judiciaire (*legal finish*) coordonné à l'échelle régionale.

Les perturbations mondiales, illustrées par les attaques des Houthis en mer Rouge[17] et dans le détroit de Bab el-Mandeb, ainsi que la guerre du Golfe de 2026, qui a fermé le détroit d'Ormuz — ont contraint les navires à contourner le cap de Bonne-Espérance, allongeant les temps de transit de 30 % et réduisant la capacité de transport.

Les rivalités géopolitiques[18] accentuent encore les risques, les grandes puissances et les États du Golfe, entre autres, se disputant l'influence navale et l'accès portuaire.

Cartographie des menaces dans l'océan Indien occidental en 2025

Source : CRFIM



[1]Obura, D. et al. 2017. "Reviving the Western Indian Ocean Economy: Actions for a Sustainable Future." WWF International. https://shorturl.at/bC35z - [2]Melvin, N. 2019. "The New External Security Politics of the Horn of Africa Region." SIPRI. https://shorturl.at/qOZT7 - [3]Ahmad, A. et al. 2025. "The Houthis' Red Sea attacks explained." Crisis Group Research, ACLED, UNCTAD. https://www.crisisgroup.org/visual-explainers/red-sea/ - [4]Dunn, C. and Barden, J. 2025. "Amid regional conflict, the Strait of Hormuz remains a critical oil chokepoint." US Energy Information Administration. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504 - [5]Saul, J., Maltezou, R. and Tyson, L. 2025. "Houthis attacks on merchant ships in the Red Sea." Reuters. https://shorturl.at/PPvh4 - [6]The Guardian. (2026, March 2). Maritime insurers cancel war risk cover in Gulf as Iran conflict disrupts shipping. https://shorturl.at/nMuUn [7]Sainz, V. 2025. "The Red Sea Shipping Crisis (2024 - 2025): Houthi attacks and Global trade disruption." Atlas Institute for International Affairs. https://shorturl.at/ATkeb - [8]European Union Naval Force Somalia. 2025. "Key facts and figures". https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures - [9]Shahmohammadi, P. 2023 "Sea Power Rivalry in Western Indian Ocean: Argumentations and Rationalization." IPIS. https://tinyurl.com/yc4bwfvb - [10]United Nations Economic Commission for Africa. 2025. Western Indian Ocean faces $1.14 billion maritime security threat. https://bit.ly/4c28C51 - [11]Blaine, M. 2025. Direct and indirect maritime security threats in the Western Indian Ocean. Center for International Maritime Security. https://cimsec.org/direct-and-indirect-maritime-security-threats-in-the-western-indian-ocean/ - [12]Souter, D. et al. 2020. "Status of coral reefs of the world: 2020 report". https://tinyurl.com/2zdrr6ju - [13]Gemenne, F. et al. 2020. "Climate Security in the Western Indian Ocean." https://tinyurl.com/4ak4u9ts - [14]International Maritime Organization. n.d. "Responding to MV Wakashio oil spill." www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/wakashio-faq.aspx - [15]Macfayden, G. and Hosch, G. 2023. "The IUU Fishing Risk Index: 2023 Update." https://tinyurl.com/y8528nn7 - [16]Shipco Transport. 2025. "Cape of Good Hope Rerouting Linked to 35% of Container Losses in 2024." 30 June. https://rb.gy/64lwcl - [17]Saul, J., Maltezou, R. and Tyson, L. 2025. "Houthis attacks on merchant ships in the Red Sea." Reuters. https://shorturl.at/PPvh4 - [18]Sainz, V. 2025. "The Red Sea Shipping Crisis (2024 - 2025): Houthi attacks and Global trade disruption." Atlas Institute for International Affairs. https://shorturl.at/ATkeb .

INTRODUCTION À L'ARSM

L'Architecture régionale de sécurité maritime (ARSM), établie en 2018 par 7 États de l'océan Indien occidental (Comores, Djibouti, France/La Réunion, Kenya, Madagascar, Maurice et Seychelles) sous l'égide de la Commission de l'océan Indien (COI), est un cadre novateur porté par la région et conçu pour renforcer la gouvernance de la sécurité maritime. Elle bénéficie du soutien de l'Union européenne à travers l'ancien Programme de sécurité maritime (MASE) et l'actuel programme Safe Seas Africa (SSA). Conçue en réponse à des défis maritimes croissants — la piraterie, la pêche illicite, les trafics, les crimes maritimes transfrontaliers ainsi que les risques et menaces environnementaux — **l'Architecture promeut une coopération durable, l'appropriation régionale et la résilience dans la gouvernance maritime.**

Fondée sur deux accords clés signés en 2018 — l'un sur le partage de l'information maritime, l'autre sur la coordination des opérations conjointes en mer — l'ARSM vise à fournir un cadre permanent qui traduit un besoin pressant en capacité maritime opérationnelle tangible. Ancrée dans le principe de responsabilité collective, elle coordonne et amplifie les efforts de sécurité maritime des États membres de l'OIO, afin de limiter les doublons et de renforcer la capacité régionale à répondre aux menaces maritimes communes.

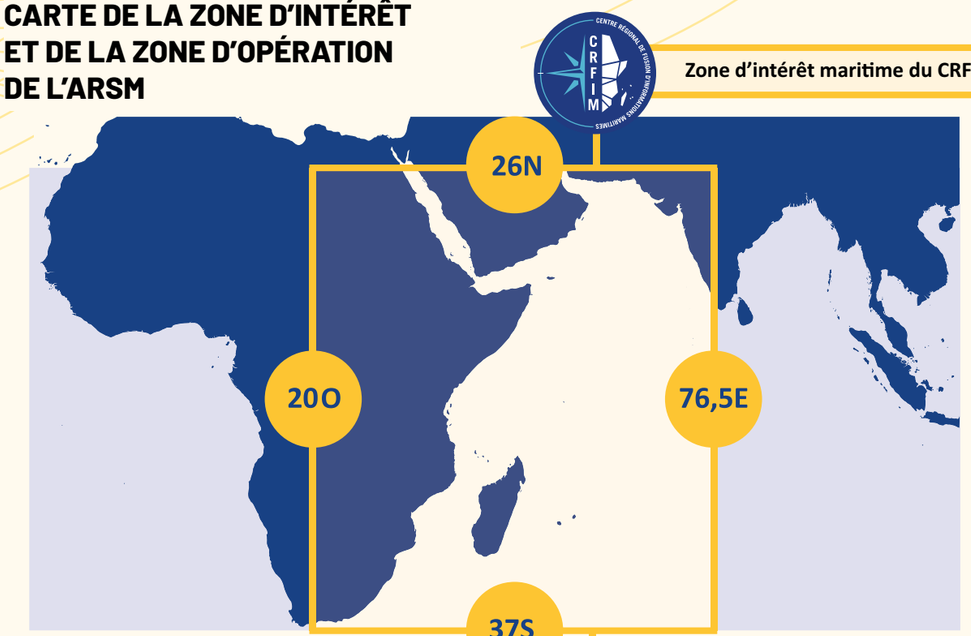
Au cœur de la mission de l'ARSM se trouve l'opérationnalisation I d'une capacité maritime minimale, nécessaire à la protection des eaux nationales et l'ensemble de la région. L'ARSM améliore la surveillance des navires en temps réel pour détecter les navires d'intérêt, partage le renseignement et facilite les opérations conjointes coordonnées. Elle contribue à combler des lacunes critiques : un contrôle et une surveillance limités, une capacité de répression insuffisante et des cadres juridiques fragiles.

EN VERTU DES DEUX ACCORDS,

les Centres ont pour mandat de traiter un large éventail de défis de sûreté et de sécurité en mer, notamment :

(i) la lutte contre la piraterie ;
(ii) la lutte contre la criminalité organisée et les autres actes illicites en mer ;
(iii) l'appui aux États dans l'exercice de leur juridiction sur les navires battant pavillon et les navires sans nationalité ;
(iv) la recherche et le sauvetage ;
(v) la protection de l'environnement marin ;
(vi) le rétablissement de la sécurité de la navigation ;
(vii) la protection du patrimoine culturel subaquatique ; et
(viii) la réponse aux catastrophes naturelles et environnementales.

CARTE DE LA ZONE D'INTÉRÊT ET DE LA ZONE D'OPÉRATION DE L'ARSM



La zone d'intérêt et la zone d'opération de l'ARSM visent à compléter les mécanismes régionaux de sécurité maritime du golfe de Guinée et de l'Indo-Pacifique.

COMMENT L'ARSM EST-ELLE GOUVERNÉE ?

La gouvernance de l'ARSM repose sur un Comité de pilotage composé de représentants des États signataires de la région, qui se réunissent deux fois par an pour faire le point sur les progrès de l'Architecture, approuver les rapports soumis par les deux centres régionaux, valider le programme d'activités des 6 mois à venir ainsi que toute proposition de partenariats et de soutiens régionaux ou internationaux. Chaque Centre régional est doté d'un Comité technique composé des Officiers de liaison internationaux (OLI) des États signataires, qui assurent la gestion quotidienne des centres et coordonnent leurs responsabilités partagées dans les différents domaines de la sécurité maritime.

L'ARSM s'articule autour de deux centres spécialisés, aux mandats distincts mais complémentaires.

LE CENTRE RÉGIONAL DE FUSION D'INFORMATIONS MARITIMES,
basé à Madagascar, a pour mission de renforcer la connaissance du domaine maritime (MDA en anglais) en collectant, analysant et partageant des données en temps réel à l'échelle de la région. Il vise à produire une image maritime globale et à constituer le volet d'alerte précoce de l'Architecture.

LE CENTRE RÉGIONAL DE COORDINATION DES OPÉRATIONS,
basé aux Seychelles, fait office de pôle opérationnel chargé d'assurer une réponse rapide et efficace aux menaces en mer en coordonnant les opérations maritimes régionales et en appuyant les actions répressives.

Ensemble, ces deux centres régionaux et les centres nationaux des États signataires, FORMENT UN RÉSEAU FONCTIONNEL ET RÉACTIF QUI RELIE LE RENSEIGNEMENT À L'ACTION.

À JANVIER 2026[1]:

43[2] moyens aériens et de surface déployés/mobilisés par les États signataires

45 opérations en mer

12 OLI présents dans les centres régionaux

3 OLI partenaires présents dans les centres régionaux

[1]Depuis 2019 - [2]Gontier, S (2025). Strengthening maritime security in the Western Indian Ocean (presentation). Djibouti Code of Conduct. https://dcoc.org/wp-content/uploads/Capt-Sam-Gontier-RCOC-success-DCOC.pdf

COMPRENDRE L'ARCHITECTURE RÉGIONALE DE SÉCURITÉ MARITIME

7
ÉTATS SIGNATAIRES

le Comité de pilotage assure la gouvernance des centres.

2
ACCORDS RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ MARITIME

portant sur l'échange d'informations et les opérations conjointes en mer.

LES ACCORDS PRÉVOIENT L'ADHÉSION D'AUTRES ÉTATS VOISINS.

Échange et fusion
de l'information maritime
Comité technique des OLI*;

Coordination
des opérations conjointes en mer
Comité technique des OLI*

ARSM
SURVEILLANCE, CONTRÔLE ET VEILLE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

CENTRES NATIONAUX
des États signataires et des partenaires

Échange et coordination
au niveau national.
Échange et coordination en interne au niveau national et en externe par les OLNs** avec les autres centres nationaux et régionaux.

*Officier de liaison international
**Officier de liaison national.

L'ARSM FONCTIONNE SELON UN CADRE IMBRIQUÉ – UN RÉSEAU DE COORDINATION NATIONAL <=> RÉGIONAL, OÙ LES CENTRES NATIONAUX SERVENT DE RELAIS POUR L'APPORT STRATÉGIQUE ET LE DÉPLOIEMENT TACTIQUE.

Au niveau national :
la collaboration inter-agences relie marines, garde-côtes, douanes, autorités des pêches et services de renseignement au sein d'une chaîne de réponse globale.

Au niveau régional :
le CRFIM et le CRCO coordonnent l'échange d'information maritime en temps réel aux fins de surveillance, de contrôle, de veille et d'opérations régionales. Ils servent de plateformes d'engagement avec les partenaires externes et les observateurs.

RÔLE DES OFFICIERS DE LIAISON

Chaque État membre désigne quatre officiers de liaison :
un **Officier de liaison international (OLI)** basé dans chaque centre régional (CRFIM et CRCO) ;
un **Officier de liaison national (OLN)** correspondant de chaque centre, en poste dans le pays.

L'OLI

- **représente** l'État au sein du centre et coordonne l'échange et le partage d'informations sur les opérations régionales ;
- **relaie** l'information à l'OLN et assure la pleine implication de son pays dans les échanges d'informations ou les opérations en mer ;
- **appuie** les procédures opérationnelles permanentes (SOP) et le renforcement des capacités ;
- **assure** le suivi (reporting) et la collaboration avec les partenaires.

CENTRES NATIONAUX

L'OLN

- **assure** la coordination nationale en faisant le lien avec l'ensemble des parties prenantes clés concernées incluant le secteur privé.

CADRES THÉMATIQUES DE COOPÉRATION RÉGIONALE
AU SEIN DE L'ARSM

Les défis de sécurité maritime s'imbriquent aux niveaux régional et mondial.

Les routes maritimes forment un système continu reliant les mers territoriales, les zones économiques exclusives (ZEE) et la haute mer, si bien qu'une menace apparue dans une zone se répercute rapidement sur l'ensemble de la région. En développant une image maritime globale pour l'OIO, en surveillant les navires d'intérêt et en organisant des actions régionales en mer, l'ARSM structure son action autour des défis prioritaires présentés ci-après. La réponse à chacune de ces menaces appelle la formulation d'un cadre de coopération régionale propre à l'ARSM.

	PÊCHE INN	RECHERCHE ET SAUVETAGE	SÛRETÉ PORTUAIRE ET SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION	POLLUTION MARINE	TRAFIC				CYBERSÉCURITÉ ET SÉCURITÉ DES CÂBLES
					DROGUE	MIGRATION HUMAINE	ESPÈCES SAUVAGES	ARMES	
SPÉCIFICATION DU PROBLÈME	**La pêche INN coûte chaque année des milliards à l'OIO, menace la sécurité alimentaire, fragilise l'économie bleue et affaiblit** les droits souverains des États de la région dans leurs ZEE.	**Capacité de recherche et de sauvetage insuffisante,** mortalité en mer relativement élevée, tensions transfrontalières et menaces pesant sur l'économie bleue.	**Faible sûreté portuaire, volumes de trafic élevés et navires non-conformes aux normes** menacent la sécurité de la navigation dans l'OIO.	**L'OIO fait face à un risque croissant de pollution marine** majeure liée au transport maritime, à l'exploration et au transport pétroliers, qui dépasse la capacité de réponse individuelle d'un pays.	**L'OIO sert de plus en plus de marché et de zone de transit au trafic de drogue,** menaçant la sécurité, la stabilité et le bien-être socio-économique de la région.	**L'OIO sert de corridor aux flux migratoires irréguliers et à la traite des êtres humains.**	**L'OIO constitue un foyer lucratif de commerce illicite d'espèces sauvages,** mettant en péril les espèces protégées et la biodiversité.	**La prolifération des armes légères** alimente l'insécurité et renforce les réseaux criminels.	**Dépendance vitale des États de l'OIO à l'égard des câbles sous-marins** pour la connectivité à haut débit et le développement socio-économique ; double vulnérabilité, physique et cyber.
CONTRIBUTION DE L'ARSM	• **Surveille l'ensemble des mouvements de navires,** y compris les navires de pêche, identifie ceux suspectés de pêche INN et coordonne les inspections ainsi que les éventuelles poursuites.	• **A engagé un processus** visant à renforcer les capacités nationales, à consolider la coordination régionale et à élargir la collaboration avec les partenaires clés.	• Dote les États de **systèmes nationaux de gestion du trafic maritime** permettant de surveiller l'ensemble des navires. • **Promeut le respect** des conventions régionales et internationales à travers une politique régionale de sûreté portuaire et de sécurité de la navigation . • **Renforce la capacité répressive** à détecter et poursuivre le trafic portuaire illicite. • Promeut un **réseau de partage d'informations** entre les ports.	• Conduit régulièrement, depuis 2019, **des exercices régionaux de terrain** afin de renforcer les capacités de prévention et de réponse à la pollution marine • **Mobilise des partenaires régionaux et internationaux,** dont les États de la Convention de Nairobi, l'OMI, l'IOPP, l'OSRC, le JNCC et d'autres. • **S'est accordée sur la définition et la finalisation du Plan régional de contingence** (PRC) établissant un cadre de référence pour une action coordonnée face aux déversements d'hydrocarbures et aux pollutions marines.	• **Mobilise des partenariats pour identifier** les trafiquants en mer. • **Coordonne des opérations régionales** ciblant les navires suspectés de trafic en vue de poursuites • **Facilite des conférences régionales/internationales** sur le combat contre le trafic et la consommation de drogues. • **A formulé une Stratégie régionale anti-drogue** • Oeuvre à la création d'un **Observatoire régional des drogues et d'un réseau d'agences nationales de contrôle des drogues.**	• **Coopère avec l'OIM et le HCR** aux côtés des États membres. • **Améliore la compréhension des corridors** de migration irrégulière.	• **Permet la mise en réseau** des autorités répressives et des organes de gestion CITES. • **Un Plan stratégique régional** a été adopté et est en cours de mise en œuvre.	• Conduit **une surveillance maritime et suit les mouvements de navires** afin d'identifier et de perturber le trafic d'armes.	• Coordonne les opérations via le CRCO pour mobiliser des moyens aériens et de surface et **assurer une réponse rapide aux menaces ou incidents en mer.**
OBJECTIFS FUTURS	• **Rendre pleinement opérationnels** les systèmes nationaux de suivi des navires (VMS – Vessels Monitoring System) des États membres. • **Établir un VMS régional** au sein de l'ARSM.	• **Mettre en œuvre les cadres existants** pour prévenir les pertes de vies en mer. Renforcer les opérations de sauvetage et améliorer la coordination transfrontalière	• **Rendre pleinement opérationnels les Systèmes de gestion et d'information du trafic maritime nationaux** (VTMIS - Vessel Traffic & Information System). Sur cette base, établir un mécanisme régional de partage des données de passagers et cargaisons.	• **Établir un mécanisme robuste, pragmatique et opérationnel** de coopération régionale et internationale face à la pollution marine de niveau II/III. • **Soutenir le PRC** à travers une plateforme de coopération avec des partenaires régionaux, internationaux et industriels.	• **Démanteler le trafic maritime** de drogue et ses chaînes d'approvisionnement. • **Rendre opérationnelle la Stratégie** régionale anti-drogue. • **Opérationnaliser et pérenniser l'Observatoire** régional des drogues. • **Mobiliser** le réseau d'agences nationales de contrôle des drogues.	• **Renforcer les capacités régionales de renseignement** pour suivre les mouvements de population, évaluer les vulnérabilités et repérer les signes d'alerte précoce.	• **Démanteler le commerce illicite d'espèces sauvages** et ses chaînes d'approvisionnement. • **Développer une stratégie régionale durable.** • **Entretenir un réseau régional d'autorités répressives** et CITES.	• Améliorer **la surveillance des navires en temps réel et le partage du renseignement.** • Développer des **mécanismes de réponse régionale coordonnée pour** repérer et intercepter les mouvements maritimes à haut risque.	• **Établir un cadre régional/ international opérationnel de surveillance en temps réel des mouvements de navires** pour détecter les VOI à proximité des zones de câbles dans l'OIO.

Sigles : ZEE – zone économique exclusive ; VMS – système de suivi des navires ; VTMIS – systèmes de suivi et d'information du trafic maritime ; OIM – Organisation internationale pour les migrations ; HCR – Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés ; CITES – Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction ; OMI – Organisation maritime internationale ; VOI –Vessel of Interest – navire d'intérêt ; PRC – Plan régional de contingence ; ITOPF – International Tanker Owners Pollution Federation Limited ; OSRL – Oil Spill Response Ltd ; JNCC – Joint Nature Conservation Committee.

RÔLE DE LA COI ET DE SA DIPLOMATIE

PORTRAIT D'UNE COMMUNAUTÉ INSULAIRE

La COI a été fondée par **Madagascar, Maurice et les Seychelles en 1982,** puis institutionnalisée par l'Accord de Victoria en 1984. Les **Comores** et la **France,** à travers La Réunion, l'ont rejointe en **1986**.

Les membres de la COI présentent une grande diversité politique, économique et sociale, mais partagent des histoires entremêlées et des défis communs en tant qu'îles et archipels situés au large de la côte est-africaine.

Exposés, à l'époque contemporaine, aux chocs externes, qu'ils soient économiques, environnementaux ou propres à leur insularité (en particulier au regard des défis insulaires liés aux importations de denrées alimentaires et d'énergie), les membres de la COI font également face à d'importants défis en matière de sécurité maritime. La COI mène des projets de coopération pour y répondre, couvrant globalement l'ensemble des 17 Objectifs de développement durable des Nations unies et s'appuie sur le soutien actif d'une dizaine de partenaires internationaux. La COI privilégie les actions à valeur ajoutée régionale fondées sur le principe de subsidiarité. Pour cette raison, elle ne limite pas son action en matière de sécurité maritime à la géographie de ses membres, mais sert l'ensemble de la région.

COMMISSION DE L'OCÉAN INDIEN

& ÉCONOMIE BLEUE

- Protection et éducation environnementales
- Sûreté et sécurité
- Pêches
- Pollution
- Gestion durable des ressources naturelles

LA COI – UNE VOIX DIPLOMATIQUE POUR L'ARSM

La COI s'est imposée comme **un acteur diplomatique et opérationnel central** dans l'OIO, son rôle dépassant la coopération politique pour inclure la coordination, la mise en œuvre et le développement institutionnel. En tant qu'organisation intergouvernementale et diplomatique, son Secrétariat général met en œuvre les décisions des États membres, assure la continuité institutionnelle et dialogue avec les partenaires financiers.

En tant que secrétariat et organe exécutif de l'ARSM, la COI en constitue **la voix diplomatique et le point de référence,** agissant comme partenaire contractant et facilitateur de la coopération. Elle assure également le **secrétariat du Comité de pilotage des deux centres régionaux,** en apportant orientation stratégique, appui administratif et continuité dans la prise de décision.

La COI est le **bénéficiaire et l'organe de mise en œuvre désigné et de confiance de grands programmes de sécurité maritime** notamment les programmes MASE (2013-2023) et SSA (2024-2029) financés par l'UE : elle coordonne les initiatives financées par les bailleurs et veille à leur alignement sur les priorités régionales. Elle agit en outre comme **organe de coordination clé reliant les États, les centres régionaux, les agences nationales, les organisations régionales et internationales et les partenaires internationaux**.

Par ailleurs, la COI facilite le développement et l'intégration des centres nationaux de sécurité maritime.

OBSERVATEURS AUPRÈS DE LA COI

Chine, Union européenne, Organisation internationale de la Francophonie, Ordre de Malte, Inde, Japon, Corée du Sud et Nations unies.

LE RÔLE ÉVOLUTIF DE LA COI DANS LA LUTTE CONTRE LA PIRATERIE ET LES ACTIVITÉS MARITIMES ILLICITES

2014

CONTACT GROUP ON PIRACY OFF THE COAST OF SOMALIA

La COI devient coprésidente, aux côtes du Royaume- Uni, du **Groupe de travail 1** sur le renforcement des capacités du Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS).

2018

La COI succède aux Seychelles à la **présidence du CGPCS** pour un mandat de deux ans.

2019

Lors de la 22e session plénière du CGPCS, les membres conviennent que la COI **poursuive son rôle de secrétariat du CGPCS**, le Kenya étant désigné comme président entrant.

à partir de 2022

Le CGPCS évolue et élargit son mandat pour devenir en **Groupe de contact sur les activités maritimes illicites (CGIMA),** la COI continuant d'en assurer le secrétariat.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La 1re Conférence ministérielle sur la sûreté et la sécurité maritimes dans l'OIO, tenue à Balaclava, Maurice (26-29 avril 2018), a marqué la signature de deux accords régionaux de sécurité maritime. Plus de **180 délégués** y ont participé, dont des ministres de l'Intérieur et de la Défense de plus de trente États ainsi que des organisations régionales et internationales.

RÉSULTATS

Accords régionaux fondateurs de l'ARSM

Les deux accords régionaux de sécurité maritime signés par les Comores, Djibouti, Madagascar, Maurice et les Seychelles, portant sur l'échange et le partage de l'information maritime et la coordination des actions conjointes en mer. Le Kenya et la France ont signé plus tard la même année.

Coopération avec les institutions internationales

La même année, un protocole d'accord a été signé entre la COI et les Nations unies et plusieurs de leurs agences.

Convergence régionale

Une Déclaration ministérielle et un Plan d'action ont été adoptés par les États de l'OIO, réaffirmant la volonté d'agir collectivement.

RÉUNIR LES ÉTATS DE LA RÉGION ET LES PARTENAIRES INTERNATIONAUX

À fin 2025, la COI a organisé **trois des conférences ministérielles sur la sûreté et la sécurité maritimes** – en 2018, 2019, 2023 – et une **sur les drogues** en 2024 – en partenariat avec le Gouvernement de Maurice et avec le soutien de l'Union européenne. S'appuyant sur les cadres régionaux et internationaux, ces jalons visent à :

- offrir une **plateforme de dialogue politique** de haut niveau ;
- faciliter la convergence **vers une définition régionale commune des défis** de sécurité maritime ;
- favoriser une **approche collective, cohérente et coordonnée** de la gouvernance maritime ;
- **identifier les lacunes et omissions** dans les initiatives de sécurité maritime ;
- éviter la **duplication des efforts régionaux**.

PARTENARIATS

LE SOCLE DE LA COORDINATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME

Une sûreté et une sécurité maritimes efficaces dans l'OIO reposent sur des partenariats solides et bien coordonnés. La COI et l'ARSM s'emploient à promouvoir une réponse collective et en réseau interconnecté aux défis maritimes de la région, fondée sur les besoins et les priorités des États, évitant les duplications des efforts et des ressources tout en maximisant l'impact des actions.

Grâce à une collaboration étroite avec les États partenaires, les instances régionales, les organisations internationales et les partenaires opérationnels, la COI et l'ARSM développent un réseau de soutien complet. Celui-ci comprend notamment le déploiement d'officiers de liaison, la mise à disposition de données satellitaires, la conduite d'exercices et d'opérations conjointes, le renforcement des capacités, ainsi que l'alignement stratégique sur les cadres internationaux de gouvernance maritime.

ÉTATS DE L'OCÉAN INDIEN OCCIDENTAL (OIO)

États signataires des 2 accords régionaux

Comores, Djibouti, France (La Réunion), Kenya, Madagascar, Maurice, Seychelles

AUTRES ÉTATS PARTENAIRES DE L'OIO

Mozambique, Somalie, Afrique du Sud, Tanzanie.

ÉTATS PARTENAIRES HORS OIO

Australie, Inde, Indonésie, Japon, Singapour, Corée du Sud, États-Unis d'Amérique, Royaume-Uni.

INDUSTRIE MARITIME

- MAERSK
- MSC
- CMA-CGM
- V.SHIP
- BIC
- IHS MARKIT
- Lloyds List
- Danish Shipping
- OCIMF
- InterCargo
- Intertanko



ORGANISATIONS ET PARTENAIRES RÉGIONAUX ET INTERNATIONAUX

- Africa Center for Strategic Studies (ACSS)
- Force africaine en attente (FAA)
- Union africaine (UA)
- Combined Maritime Forces (CMF)
- CRIMARIO (programme financé par l'UE)
- CROSS La Réunion
- Drug Enforcement Administration (DEA)
- Force navale de l'Union européenne (EUNAVFOR)
- Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)
- Commission des thons de l'océan Indien (CTOI)
- Information Fusion Centre - Indian Ocean Region (IFC-IOR)
- Information Fusion Centre (IFC) Singapour
- Institute for Security Studies (ISS)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Organisation internationale pour les migrations (OIM)
- INTERPOL
- Maritime Information Cooperation & Awareness Center (MICA Center)
- National Maritime Foundation (NMF-Inde)
- Port Management Association for Eastern & Southern Africa (PMAESA)
- Centre de suivi, contrôle et surveillance de la SADC TRAFFIC
- UK Maritime Trade Operations (UKMTO)
- Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA)
- Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)
- Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC)
- Institut des Nations unies pour la formation et la recherche (UNITAR)
- US Africa Command (AFRICOM).

CONTRIBUTIONS DES ORGANISATIONS PARTENAIRES

Convention de Nairobi
Convention pour la protection, la gestion et le développement du milieu marin et côtier de la région de l'Afrique de l'Est.

1985
La Convention de Nairobi est signée afin de renforcer les capacités des États de l'océan Indien occidental (OIO) à protéger, gérer durablement et développer leur environnement marin et côtier.
- Administrée par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), elle couvre une zone s'étendant de la Somalie, au nord, à l'Afrique du Sud, au sud, et regroupe dix États africains.
- Les deux centres régionaux de l'Architecture régionale de sûreté maritime (ARSM) figurent dans le projet de Plan régional de contingence, où ils constituent un élément central du dispositif régional de réponse aux pollutions marines.

IORA
Association des États riverains de l'océan Indien

23 février 2022
La COI et l'IORA signent un protocole d'accord (MoU) visant à renforcer leur coopération dans leurs domaines d'intervention respectifs, notamment en matière de sûreté et de sécurité en mer.

Union européenne (UE)

Milieu des années 1980
L'UE devient un des principaux partenaires de la COI.

2013-2023
Le programme MASE bénéficie d'un financement total de **42 millions d'euros**. Il contribue à la mise en œuvre d'un plan régional de promotion de la sécurité maritime et soutient la création ainsi que le développement des deux centres régionaux.

Depuis 2024
Le programme Safe Seas Africa, financé par l'Union européenne, accompagne la consolidation et l'extension de l'ARSM grâce à un financement de **15,3 millions d'euros.**

DCoC-JA
Code de conduite de Djibouti et son Amendement de Djeddah

2023
Le DCoC-JA intègre les deux centres régionaux (CRFIM et CRCO) à son réseau de partage d'information.

CGIMA
Groupe de contact sur les activités maritimes illicites

2022
Lorsque le Groupe de contact sur la lutte contre la piraterie au large des côtes somaliennes (CGPCS) élargit son mandat et devient le Groupe de contact sur les activités maritimes illicites (CGIMA), la COI continue d'en assurer le secrétariat, fonction qu'elle exerce pour la plateforme internationale depuis 2018.

COLLABORATION AVEC L'UNION AFRICAINE
Un renforcement de la coopération avec l'Union africaine est attendu afin de coordonner, intégrer et promouvoir les initiatives en matière de sûreté et de sécurité en mer, y compris l'appui à l'ARSM.

PERSPECTIVES DE COOPÉRATION ET PROCHAINES ÉTAPES POUR L'ARSM

Les efforts futurs visent à étendre l'identification et le suivi en temps réel **des navires d'intérêt (VOI)** à l'ensemble de l'océan Indien. Tout en intervenant dans le strict respect du cadre juridique des deux accords régionaux de sécurité maritime conclus en 2018, et sans empiéter sur les mandats d'autres mécanismes régionaux, l'Architecture régionale de sécurité maritime (ARSM) entend renforcer le partage fluide de l'information et la coordination opérationnelle entre régions avec ses partenaires dans l'ensemble de l'océan Indien et au-delà.
Cette approche repose sur le constat que les routes maritimes et les mouvements des navires dépassent les frontières géographiques et nécessitent une continuité de la surveillance.

1. ÉLARGIR LES CADRES DE COOPÉRATION RÉGIONALE





Les accords régionaux sur le partage et la fusion de l'information maritime et les opérations conjointes constituent une base juridique souple, permettant d'élargir la coopération

- **Adhésion**

Conformément à l'article 2, d'autres États d'Afrique orientale, australe et de l'océan Indien peuvent devenir Parties aux accords.

- **Partenariats**

Les partenaires éligibles comprennent

- les États engagés dans la promotion de la sûreté et de la sécurité en mer ;
- les organisations maritimes internationales ;
- les institutions de financement reconnues au niveau international.

Ce cadre permet à l'ARSM d'élargir progressivement son réseau de coopération tout en préservant la cohérence du cadre juridique et l'appropriation régionale.

2. RENFORCER LES PILIERS OPÉRATIONNELS

CENTRE RÉGIONAL DE FUSION D'INFORMATIONS MARITIMES (CRFIM)

Fonctions essentielles

- assurer une connaissance du domaine maritime (MDA) en temps réel et le suivi des mouvements des navires ;
- assurer l'échange et l'analyse d'informations multisources afin d'établir une situation maritime globale ;
- identifier et suivre les navires d'intérêt (VOI).

Perspectives

- améliorer l'accès aux données multisources, terrestres et satellitaires, y compris aux images radar à synthèse d'ouverture (SAR) ;
- renforcer la coopération avec les centres de fusion de l'information, les acteurs de l'industrie maritime et les États partenaires ;
- maintenir et actualiser régulièrement la base de données des VOI

CENTRE RÉGIONAL DE COORDINATION DES OPÉRATIONS (CRCO)

Fonctions essentielles

- mutualiser les moyens des États et des partenaires afin d'appuyer des actions coordonnées en mer ;
- renforcer les cadres institutionnels régissant les opérations maritimes conjointes ;
- contribuer au suivi et à l'aboutissement judiciaire effectif des interceptions maritimes (*legal finish*).

Perspectives

- renforcer la confiance et les réseaux de coopération entre les garde-côtes et les marines nationales ;
- promouvoir des réponses régionales rapides, coordonnées et efficaces face aux menaces maritimes.

STOP NO MAN'S SEA

STOP NO MAN'S SEA

POUR PLUS D'INFORMATION

COMMISSION DE L'OCÉAN INDIEN
M. Raj Mohabeer, Chargé de mission
raj.mohabeer@coi-ioc.org
www.commissionoceanindien.org

CENTRE RÉGIONAL DE FUSION D'INFORMATION MARITIME
directeur.general@crfimmadagascar.org
@RMIFCenter

CENTRE RÉGIONAL DE COORDINATION DES OPÉRATIONS
director@rcocseychelles.org
@RCOC_Center

IN DIAN OCEAN C OMMISSION

OSGA

UNIVERSITY OF OXFORD