

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

# Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

Posted on juin 15, 2026 by Shizneider BAPTISTE

## RÉSUMÉ EXÉCUTIF / ABSTRACT

Les mers et les océans constituent des espaces hautement stratégiques dans la géopolitique mondiale contemporaine, où se déploient des rivalités de puissance, des conflits de souveraineté sur les ressources, et des menaces sécuritaires transnationales qui façonnent l'ordre international. Les océans véhiculent plus de 80% du commerce maritime international en volume et environ 70% en valeur, représentant ainsi l'infrastructure essentielle de la mondialisation économique, mais ils recèlent également des ressources d'une valeur inestimable – halieutiques, énergétiques, minérales et biologiques – qui alimentent des convoitises entre États [1]. Ces espaces maritimes sont devenus le théâtre de rivalités géopolitiques majeures, où s'affrontent les intérêts de puissance des grands États, les revendications de souveraineté sur les zones économiques exclusives (ZEE), et les menaces de sécurité traditionnelle et émergente qui menacent la stabilité du système international.

*Dans ce contexte mondial de rivalités maritimes, Haïti, République insulaire des Caraïbes dotée d'une ZEE de 103 818 km<sup>2</sup> et d'un linéaire côtier de 1 770 km, fait face à une crise sécuritaire multidimensionnelle qui fragilise gravement sa capacité de surveillance et de contrôle maritime [2]. Le pays est devenu une plaque tournante du trafic international de drogues, avec une saisie record de 1 045*

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

*kilogrammes de cocaïne opérée en juillet 2025 près de l'Île de la Tortue, la plus importante capture de drogue du pays depuis plus de 30 ans [3]. Les gangs haïtiens, implantés le long de corridors stratégiques à l'intérieur et à l'extérieur de Port-au-Prince ainsi qu'à la frontière avec la République dominicaine, contrôles les principales voies de transit pour la drogue et d'autres marchandises de contrebande, notamment des armes, exerçant ainsi un certain contrôle sur les routes commerciales et de trafic [3].*

*La Marine nationale haïtienne, et plus spécifiquement les garde-côtes haïtiens, disposent de capacités insuffisantes pour faire face à ces menaces complexes, et l'ONUSC a identifié le besoin de renforcer ces garde-côtes qui jouent un rôle crucial dans la sécurisation des routes maritimes fortement utilisées pour le trafic de stupéfiants et la traite des êtres humains [3]. Cet article analytique examine les enjeux stratégiques maritimes dans une perspective globale et locale, intégrant d'abord une anatomie géopolitique et géostratégique des mers et océans du monde entier, montrant les rivalités existantes de par le monde, puis intégrant les facteurs haïtiens. L'article propose des recommandations techniques et des lignes politiques stratégiques pour la réforme progressive de la Marine nationale haïtienne.*

## **I. Anatomie géopolitique des mers et océans – rivalités de puissance et conflits de souveraineté dans l'ordre international**

Les mers et les océans constituent depuis des siècles des espaces stratégiques fondamentaux dans l'organisation de la géopolitique mondiale, et leur importance a considérablement augmenté dans la période contemporaine où ils véhiculent plus de 80% du commerce maritime international en volume et environ 70% en valeur, représentant ainsi l'infrastructure essentielle de la mondialisation économique [1]. Mais au-delà de leur rôle commercial, les océans recèlent des ressources d'une valeur inestimable : ressources halieutiques indispensables à la sécurité alimentaire de milliards de personnes, ressources énergétiques (pétrole, gaz, énergies renouvelables offshore), ressources minérales (nodules polymétalliques, terres rares), et ressources biologiques potentielles pour l'industrie pharmaceutique et les biotechnologies, qui alimentent des convoitises et des rivalités entre États [4][5]. Ces ressources marines ont transformé les océans en espaces de compétition géopolitique où se déploient des stratégies de puissance, des revendications de souveraineté, et des conflits d'intérêts qui façonnent l'ordre international contemporain.

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

La stratégie maritime mondiale est également influencée par des facteurs de sécurité traditionnels et émergents qui créent des menaces pour la stabilité du système international. Les conflits au Proche-Orient et en Ukraine, conjugués aux effets du réchauffement climatique, entraînent un bouleversement du trafic maritime qui trouve de nouvelles voies de circulation sur les mers, perturbant les routes commerciales traditionnelles et créant des zones de vulnérabilité stratégique [1]. Les actes de piraterie ont doublé récemment avec des attaques houthis et un regain d'insécurité maritime dans le monde, les deux régions les plus touchées par les actes de brigandage étant les Caraïbes et le détroit de Singapour [6]. Le golfe de Guinée, autrefois épicerie de l'insécurité maritime, n'a connu que six actes de piraterie, mais les Caraïbes restent une zone critique où se déploient des réseaux criminels transnationaux qui menacent la sécurité des routes commerciales et la stabilité régionale [6]. Ces menaces de sécurité maritime créent des vulnérabilités stratégiques pour les États insulaires et les pays côtiers, qui doivent renforcer leurs capacités de surveillance et de contrôle maritime pour protéger leurs intérêts nationaux.

La délimitation des zones économiques exclusives (ZEE) constitue un enjeu stratégique majeur dans la géopolitique maritime mondiale, car ces espaces maritimes sont des zones où un État exerce des droits d'exploitation sur les ressources, d'où les convoitises qu'ils suscitent [7]. La délimitation initiée en 1982 par la Convention de Montego Bay n'est pas achevée, ce qui complique leur mesure et crée des conflits potentiels entre États [7]. La haute mer est la zone marine située au-delà de la ZEE, où les États n'exercent pas de droits souverains mais où ils peuvent bénéficier de certaines libertés de navigation, de survol, et d'exploitation des ressources, créant ainsi des zones de compétition internationale où s'affrontent les intérêts des grands États [8]. Ces conflits de souveraineté sur les ZEE ont alimenté des rivalités de puissance entre États, où les grands États cherchent à étendre leur contrôle sur les espaces maritimes stratégiques, tandis que les États plus petits défendent leurs droits souverains sur leurs ressources marines.

La géopolitique maritime mondiale est également marquée par des rivalités de puissance entre les grands États, qui cherchent à contrôler les espaces maritimes stratégiques pour renforcer leur position dans l'ordre international. La Chine, par exemple, a développé une stratégie maritime ambitieuse qui vise à étendre son contrôle sur les mers de Chine du Sud et de Chine de l'Est, où elle revendique des

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

droits de souveraineté sur des îles et des zones maritimes qui sont contestés par d'autres États asiatiques [9]. Les États-Unis, qui disposent de la plus grande puissance navale mondiale, ont développé une stratégie de contrôle des mers qui vise à maintenir leur domination sur les routes commerciales internationales et à empêcher l'émergence de puissances rivales qui pourraient menacer leur position dans l'ordre international [9]. La Russie, qui cherche à renforcer sa position dans l'ordre international, a développé une stratégie maritime qui vise à protéger ses ressources énergétiques offshore et à étendre son contrôle sur les mers de l'Arctique et de la mer Noire [9]. Ces rivalités de puissance entre les grands États ont transformé les océans en espaces de compétition géopolitique où se déploient des stratégies de puissance, des revendications de souveraineté, et des conflits d'intérêts qui façonnent l'ordre international contemporain.

La Convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 pose un cadre juridique sur les espaces maritimes en délimitant ce qui relève de la souveraineté des États et de la haute mer, mais face à l'importance grandissante des océans dans la géopolitique mondiale, le texte est confronté à des interprétations divergentes, au point de devenir une source de conflits [10]. Le régime juridique international en la matière, fondé sur la Charte des Nations Unies et la Convention sur le droit de la mer, établit un équilibre délicat entre les droits souverains, la juridiction et les libertés des États, d'une part, et leurs devoirs et obligations, d'autre part [9]. Il constitue également un cadre de coopération solide permettant de lutter contre les crimes commis en mer et de veiller à ce que les responsabilités soient établies, mais cet équilibre est constamment menacé par les rivalités de puissance et les conflits de souveraineté qui se déploient dans les espaces maritimes [9]. La sûreté maritime mondiale, dont le Secrétaire général de l'ONU, António Guterres, a souligné l'importance cruciale lors du débat public de haut niveau du Conseil de sécurité consacré à ce sujet en mai 2025, constitue la condition première pour préserver la stabilité du système international et protéger les intérêts des États dans les espaces maritimes [9]. Le respect du droit international, fondé sur la Charte des Nations Unies et la Convention sur le droit de la mer, constitue la condition première de la sûreté maritime, mais cet équilibre est constamment menacé par les rivalités de puissance et les conflits de souveraineté qui se déploient dans les espaces maritimes [9].

## **II. Enjeux géostratégiques pour Haïti – position régionale, ZEE et soutien juridique dans le contexte des rivalités mondiales**

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

Dans le contexte mondial de rivalités maritimes et de conflits de souveraineté sur les ZEE, Haïti, République insulaire située dans la région des Caraïbes, bénéficie d'un linéaire côtier de 1 770 km et d'une plateforme insulaire (équivalent au plateau continental des pays non insulaires) d'environ 6 600 km, pour une zone économique exclusive (ZEE) d'une superficie de 103 818 km<sup>2</sup> [2]. Cette ZEE représente un espace maritime considérable où Haïti exerce des droits souverains sur l'exploitation et la gestion des ressources naturelles, halieutiques et énergétiques, mais sa position géographique au cœur des Caraïbes la place également dans une zone de compétition géopolitique où se déploient des stratégies de puissance et des revendications de souveraineté qui menacent sa stabilité nationale. La position stratégique d'Haïti, au cœur des Caraïbes, offre un accès maritime direct aux Bahamas, à la Jamaïque, aux îles Turques-et-Caïques, et constitue un point stratégique pour les opérations de commerce maritime international et de trafic illicite, ce qui explique pourquoi le pays est devenu une plaque tournante du trafic international de drogues [3].

La délimitation de la ZEE haïtienne avec ses voisins constitue un enjeu juridique et stratégique majeur dans le contexte des rivalités mondiales sur les ZEE. Haïti partage des frontières maritimes avec la République dominicaine à l'est, la Jamaïque à l'ouest, et les Bahamas au nord, et la délimitation de ces frontières maritimes, initiée en 1982, n'est pas achevée, ce qui complique la mesure précise des ZEE et crée des zones potentielles de conflit [7]. La haute mer est la zone marine située au-delà de la ZEE, où les États n'exercent pas de droits souverains mais où ils peuvent bénéficier de certaines libertés de navigation, de survol, et d'exploitation des ressources, créant ainsi des zones de compétition internationale où s'affrontent les intérêts des grands États [8]. Ces conflits de délimitation maritime avec les voisins ont créé des vulnérabilités stratégiques pour Haïti, qui doit renforcer ses capacités de surveillance et de contrôle maritime pour protéger ses droits souverains sur sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>.

La Convention de Montego Bay de 1982 constitue le cadre juridique fondamental qui régit les espaces maritimes internationaux et définit les différentes zones maritimes : eaux intérieures, zone territoriale (12 nm), zone contiguë (24 nm), zone économique exclusive (200 nm), plateau continental, et haute mer [10]. Pour Haïti, l'application de cette convention est essentielle pour protéger ses droits souverains sur sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup> et pour coopérer avec ses voisins dans la gestion des ressources marines transfrontalières, mais face à l'importance grandissante des

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

océans dans la géopolitique mondiale, le texte est confronté à des interprétations divergentes, au point de devenir une source de conflits [10]. L'importance de la ZEE haïtienne ne se limite pas aux ressources halieutiques, car les océans recèlent également des ressources énergétiques offshore considérables, dont l'extraction de pétrole et de gaz se déplace vers l'offshore, avec la grande majorité des nouveaux projets découverts, approuvés et lancés en 2024 situés dans les océans [4]. Haïti possède potentiellement des réserves de pétrole et de gaz dans sa ZEE, dont l'exploitation responsable pourrait contribuer significativement à son développement économique et à sa sécurité énergétique, mais cette exploitation est menacée par les rivalités de puissance et les conflits de souveraineté qui se déploient dans les espaces maritimes.

La pêche constitue également un secteur économique stratégique pour Haïti dans le contexte des rivalités mondiales sur les ressources halieutiques. La production halieutique et aquacole mondiale devrait passer de 189 Mt (en équivalent poids vif) au cours de la période de référence à 212 Mt d'ici à 2034, avec une progression de 14% au cours des dix années à venir, portée principalement par les gains de productivité [5]. Pour Haïti, la gestion durable de ses ressources halieutiques est essentielle pour la sécurité alimentaire de sa population, qui dépend fortement de la pêche comme source de protéines, mais la pêche illégale, non réglementée et non déclarée (pêche INN) constitue une menace majeure pour ces ressources, détruisant les stocks halieutiques et réduisant les revenus des pêcheurs légaux [5]. Cette pêche illégale est souvent liée à des réseaux criminels transnationaux qui exploitent les vulnérabilités de la surveillance maritime haïtienne, et ces réseaux sont souvent soutenus par des acteurs régionaux qui cherchent à exploiter les ressources marines d'Haïti pour leur propre bénéfice économique.

### **III. Menaces multidimensionnelles dans le contexte des rivalités mondiales – narcotrafic, pêche illégale, piraterie et corruption qui menacent la sécurité nationale**

#### **III.1. Le narcotrafic maritime : Haïti comme plaque tournante du trafic international de drogues dans le contexte des réseaux criminels transnationaux**

Dans le contexte mondial de rivalités maritimes et de compétition géopolitique sur les ressources, Haïti est en proie à une grave crise sécuritaire qui a transformé le pays en une plaque tournante du trafic international de drogues, où se déploient

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

des réseaux criminels transnationaux qui menacent la stabilité nationale et régionale. Une saisie record de 1 045 kilogrammes de cocaïne a été opérée en juillet 2025 près de l'Île de la Tortue, au large des côtes nord d'Haïti, lors d'une opération maritime menée par les autorités haïtiennes [3]. Il s'agissait de la plus importante saisie de drogue du pays depuis plus de 30 ans [3]. Deux semaines plus tard, 426 kg de cannabis ont été confisqués à Petite-Anse, près du Cap-Haïtien, également dans le nord du pays [3]. La cocaïne saisie en juillet proviendrait d'Amérique du Sud et était, selon les enquêteurs, destinée à être distribuée dans les Caraïbes et aux États-Unis [3], ce qui révèle l'existence de routes de trafic sophistiquées, coordonnées et bien établies, qui exigent une réponse régionale ferme des forces de l'ordre [3]. L'ONUDC a également récemment reçu des preuves d'expéditions de drogue vers l'Europe, car en août 2025, les autorités belges ont saisi 1 156 kg de cocaïne dans le port d'Anvers, dans un conteneur en provenance d'Haïti [3].

Les plus importants gangs haïtiens se sont implantés le long de corridors stratégiques à l'intérieur et à l'extérieur de la capitale Port-au-Prince, ainsi que le long de la frontière avec la République dominicaine voisine, contrôlant ainsi les principales voies de transit pour la drogue et d'autres marchandises de contrebande, notamment des armes [3]. Ce contrôle des routes intérieures permet aux gangs non seulement d'extorquer la population locale, mais aussi de faire circuler la drogue en toute impunité, une grande partie étant destinée à l'exportation [3]. Certains gangs extorqueraient des droits de passage aux bateaux et se livreraient à des vols à main armée en mer, exerçant ainsi un certain contrôle sur les routes commerciales et de trafic [3], ce qui menace directement la sécurité des routes maritimes et la stabilité régionale. Des renseignements en provenance de Jamaïque établissent également un lien entre les saisies d'armes à feu et un trafic d'armes en échange de drogue impliquant des gangs haïtiens [3], ce qui révèle la convergence des menaces criminelles et la complexité de la réponse de l'État haïtien.

La grande partie du trafic international de stupéfiants se concentre autour de l'Île de la Tortue, qui constitue depuis longtemps un point stratégique pour les opérations criminelles transnationales, notamment en raison de sa taille et de son éloignement [3]. Historiquement exploitée par les pirates, elle l'est devenue, ces dernières décennies, par des réseaux criminels organisés impliqués dans le trafic de drogue, le trafic d'êtres humains et d'autres activités illicites [3]. Sa position

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

géographique, qui offre un accès maritime direct aux Bahamas et à la Jamaïque, ainsi qu'aux îles Turques-et-Caïques, en fait une plateforme logistique et de stockage idéale pour les cargaisons illicites [3], ce qui explique pourquoi les trafiquants ont choisi cette île comme point stratégique pour leurs opérations. Les trafiquants ont profité des difficultés rencontrées par Haïti pour se doter d'un système judiciaire et pénal robuste, capable de faire face à l'expansion des gangs criminels et aux activités illégales qu'ils commettent [3], et la corruption endémique et le blanchiment des produits du crime favorisent le trafic de drogue, créant un environnement où les réseaux criminels peuvent opérer avec une impunité relative [3].

Les trafiquants impliqués dans la cargaison de cocaïne étaient des ressortissants bahaméens et jamaïcains, ce qui souligne la présence d'acteurs régionaux collaborant avec leurs homologues haïtiens [3], et ces acteurs régionaux sont souvent soutenus par des réseaux criminels transnationaux qui cherchent à exploiter les ressources marines d'Haïti pour leur propre bénéfice économique. Les experts craignent que les gangs ne collaborent de plus en plus avec les réseaux criminels internationaux pour le trafic de drogue, ce qui renforce la puissance des réseaux criminels et complexifie la réponse de l'État haïtien [3]. La criminalité financière permet aux réseaux de trafic d'opérer, et la lutte contre cette criminalité est essentielle pour démanteler les réseaux criminels transfrontaliers [3], car l'échange d'informations entre Haïti et ses partenaires régionaux, essentiel pour identifier et démanteler ces réseaux, a également été intensifié [3].

### **III.2. La pêche illégale : menace pour les ressources halieutiques et la sécurité alimentaire dans le contexte des convoitises mondiales sur les ressources**

Dans le contexte mondial de rivalités sur les ressources halieutiques, la pêche illégale, non réglementée et non déclarée (pêche INN) constitue une menace majeure pour les ressources halieutiques d'Haïti et pour la sécurité alimentaire de sa population, car les navires de pêche illégale opèrent souvent dans la ZEE haïtienne sans autorisation, détruisent les stocks halieutiques par des pratiques de pêche non durables, et réduisent les revenus des pêcheurs légaux haïtiens [5]. Cette activité illégale est souvent liée à des réseaux criminels transnationaux qui exploitent les vulnérabilités de la surveillance maritime haïtienne, et ces réseaux sont souvent soutenus par des acteurs régionaux qui cherchent à exploiter les ressources marines d'Haïti pour leur propre bénéfice économique. Haïti dépend

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

fortement de la pêche comme source de protéines pour sa population, et la production halieutique et aquacole mondiale devrait progresser de 14% au cours des dix années à venir, portée principalement par les gains de productivité [5]. Pour Haïti, la gestion durable de ses ressources halieutiques est essentielle pour maintenir cette production et assurer la sécurité alimentaire de ses citoyens, mais la pêche illégale menace directement cet objectif, car elle réduit les stocks disponibles pour les pêcheurs légaux et dégrade l'écosystème marin.

Les actions de pêche illégale sont souvent coordonnées avec d'autres activités criminelles, notamment le narcotrafic et le trafic d'armes, car les navires de pêche illégale peuvent servir de plateformes de relais pour le trafic de drogue, ou être utilisés pour transporter des armes en échange de drogue [3]. Cette convergence des menaces criminelles complique la réponse de l'État haïtien et exige une approche intégrée de la sécurité maritime, car la pêche illégale n'est pas seulement une menace pour les ressources halieutiques, mais aussi une menace pour la sécurité nationale et la stabilité régionale.

### **III.3. La piraterie maritime et les vols à main armée en mer dans le contexte des zones critiques des Caraïbes**

Dans le contexte mondial des zones critiques de piraterie maritime, les Caraïbes constituent une des régions les plus touchées par les actes de piraterie et de brigandage maritime [6]. Bien que le golfe de Guinée, autrefois épice de l'insécurité maritime, n'a connu que six actes de piraterie, les Caraïbes restent une zone critique pour la piraterie maritime [6], et en Haïti, certains gangs se livrent à des vols à main armée en mer, exerçant ainsi un certain contrôle sur les routes commerciales et de trafic [3]. La piraterie maritime comprend le banditisme, les vols à main armée, les trafics en tout genre, l'intimidation et les menaces aux transports maritimes, à la navigation de plaisance, et à l'exploitation des ressources marines et de la pêche [11], et cette menace est complexe et difficilement maîtrisable, car elle n'a pas de frontières et s'attaque à toute unité maritime de tout pavillon [11].

Les prises d'otages de plus en plus fréquentes impliquent des risques de sympathie, de rançon, et de vies humaines en jeu, et la sophistication agissante des moyens utilisés par les pirates, dont les moyens de communication de très haute

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

technologie, rend leur détection et leur interception plus difficiles [11]. La piraterie maritime menace à la sécurité et à l'économie, car elle affecte les transports maritimes, la navigation de plaisance, l'exploitation des ressources marines, et la pêche [11], et cette menace fragilise la gouvernance, perturbe les économies, et alimente la violence [3]. Les ports, les routes commerciales et le secteur du tourisme des pays touchés sont confrontés à des problèmes de sécurité accrus et à une atteinte à leur réputation [3], ce qui menace directement le développement économique et la sécurité nationale d'Haïti.

### **III.4. La corruption et la criminalité financière qui favorisent les réseaux criminels transnationaux**

Dans le contexte mondial de la criminalité financière, la corruption endémique et le blanchiment des produits du crime favorisent le trafic de drogue et créent un environnement où les réseaux criminels peuvent opérer avec une impunité relative [3]. L'ONUDC met en œuvre des initiatives gouvernementales visant à renforcer l'intégrité institutionnelle et la responsabilité, car consciente que le trafic de drogue est favorisé par cette corruption [3], et des tribunaux spécialisés sont mis en place pour traiter les affaires de criminalité financière, de blanchiment d'argent, d'infractions liées aux bandes organisées et d'autres affaires criminelles sensibles, dans le but de réduire l'impunité et de rétablir la confiance dans le système judiciaire [3]. La criminalité financière permet aux réseaux de trafic d'opérer, et la lutte contre cette criminalité est essentielle pour démanteler les réseaux criminels transfrontaliers [3], car l'échange d'informations entre Haïti et ses partenaires régionaux, essentiel pour identifier et démanteler ces réseaux, a également été intensifié [3].

## **IV. Capacités navales actuelles et lacunes de la marine nationale haïtienne dans le contexte des menaces transnationales**

### **IV.1. État des lieux de la Marine nationale haïtienne et des garde-côtes face aux menaces complexes**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, la Marine nationale haïtienne, et plus spécifiquement les garde-côtes haïtiens, disposent de capacités insuffisantes pour faire face aux menaces complexes du narcotrafic, de la pêche

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

illégal, et de la piraterie maritime. L'ONUDC a identifié le besoin de renforcer les garde-côtes haïtiens, qui jouent un rôle crucial dans la sécurisation des routes maritimes fortement utilisées pour le trafic de stupéfiants et la traite des êtres humains [3], et le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUDC s'attache précisément à cette mission de renforcement des capacités des garde-côtes haïtiens [3]. Les garde-côtes haïtiens font face à des limitations importantes dans leurs moyens opérationnels, car ils disposent probablement de vedettes de surveillance côtière de petite taille, avec une autonomie limitée et une capacité d'interception restreinte, et leur équipement de surveillance maritime (radars, systèmes de communication, systèmes de reconnaissance) est probablement insuffisant pour couvrir efficacement la ZEE de 103 818 km<sup>2</sup> [2].

L'insécurité a provoqué le déplacement de centaines de milliers d'Haïtiens, aggravant les crises humanitaire et économique auxquelles le pays est confronté [3], et les experts craignent que les gangs ne collaborent de plus en plus avec les réseaux criminels internationaux pour le trafic de drogue, ce qui renforce la puissance des réseaux criminels et complexifie la réponse de l'État haïtien [3]. Les garde-côtes haïtiens ne disposent probablement pas de moyens aéromaritimes (drones, hélicoptères) pour la surveillance à longue portée, et leur capacité d'interception et de saisie est limitée par l'absence de moyens navals adaptés et de systèmes d'intervention rapides.

#### **IV.2. Lacunes principales en doctrine, équipement et formation qui menacent la sécurité nationale**

Dans le contexte mondial des menaces complexes, la Marine nationale haïtienne ne dispose probablement pas d'une doctrine maritime claire et intégrée, définissant les missions prioritaires, les modes d'opération, et les standards d'interopérabilité avec les autres forces de sécurité, et la doctrine actuelle est probablement fragmentée, réactive, et insuffisamment articulée avec les enjeux stratégiques maritimes contemporains (narcotrafic, pêche illégale, piraterie, sécurité énergétique). Les garde-côtes haïtiens disposent probablement d'un équipement naval insuffisant pour couvrir efficacement leur ZEE, car ils ont probablement des vedettes de petite taille, avec une autonomie limitée, une capacité d'interception restreinte, et un équipement de surveillance maritime (radars, systèmes de communication, systèmes de reconnaissance) insuffisant, et ils ne disposent probablement pas de systèmes ISR (renseignement, surveillance, reconnaissance) intégrés permettant la

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

détection, l'identification et l'interception des navires suspects.

Les équipages des garde-côtes haïtiens sont probablement insuffisamment formés pour les opérations de lutte contre le narcotrafic, de contrôle des pêches, et d'interception de navires suspects, car leur formation probablement ne couvre pas les techniques de police fondées sur le renseignement, les opérations navales spécialisées, et la coopération internationale, et ils ne disposent probablement pas de formation continue pour maintenir leurs compétences et s'adapter aux nouvelles menaces. La Marine nationale haïtienne ne dispose probablement pas d'une architecture C2 (commandement et contrôle) intégrée, permettant la coordination des opérations, la gestion des renseignements, et la prise de décision opérationnelle, car elle ne dispose probablement pas de systèmes de communication sécurisés, de centres de commandement modernes, et de plateformes de partage d'informations avec les autres forces de sécurité et les partenaires internationaux.

## **V. Options de réforme institutionnelle et militaire de la marine nationale haïtienne dans le contexte des menaces transnationales**

### **V.1. Fondation doctrinale : doctrine maritime intégrée pour la sécurité et le développement face aux menaces globales**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, la réforme de la Marine nationale haïtienne doit être fondée sur une doctrine maritime claire et intégrée, définissant les missions prioritaires de la force et articulée avec les cinq axes stratégiques : sécurité maritime et lutte contre le trafic, gouvernance et droit de la mer, capacités navales et restructuration institutionnelle, coopération régionale et partenariats internationaux, et développement économique côtier. Cette doctrine doit être articulée avec les principes de sûreté maritime mondiale, dont le Secrétaire général de l'ONU, António Guterres, a souligné l'importance cruciale [9], car le respect du droit international, fondé sur la Charte des Nations Unies et la Convention sur le droit de la mer, constitue la condition première de la sûreté maritime [9].

La doctrine maritime intégrée doit définir la sécurité maritime et la lutte contre le trafic comme mission prioritaire de la Marine nationale haïtienne, car la sécurisation

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre  
rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime  
et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle  
stratégique des approches maritimes haïtiennes

des routes maritimes, la lutte contre le narcotrafic, le contrôle de la pêche illégale, et la prévention de la piraterie maritime sont essentielles pour protéger les ressources halieutiques, l'exploitation responsable des ressources énergétiques offshore, la sécurisation des routes commerciales, et la préservation de la réputation touristique du pays [3][4]. La doctrine doit également intégrer la gouvernance et le droit de la mer, car la Marine nationale doit appliquer la Convention de Montego Bay de 1982 pour protéger les droits souverains d'Haïti sur sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>, et coopérer avec les voisins dans la gestion des ressources marines transfrontalières [10]. La doctrine doit également intégrer les capacités navales et la restructuration institutionnelle, car la Marine nationale doit développer des capacités navales adaptées aux missions de surveillance maritime, d'interception, et de contrôle des pêches, avec une doctrine claire, un équipement moderne, et une formation professionnelle.

La doctrine doit également intégrer la coopération régionale et les partenariats internationaux, car la Marine nationale doit intégrer les mécanismes de coopération régionale (CARICOM, mécanismes de Yaoundé pour l'Afrique de l'Ouest et centrale, partenariats avec la Jamaïque, la République dominicaine, les Bahamas) pour la sécurisation maritime [11]. La doctrine doit également intégrer le développement économique côtier, car la Marine nationale doit protéger les ressources halieutiques pour la sécurité alimentaire, permettre l'exploitation responsable des ressources énergétiques offshore, sécuriser les routes commerciales, et préserver la réputation touristique du pays [3][4].

## **V.2. Organisation de la force et effectifs pour couvrir efficacement la ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>**

Dans le contexte des menaces transnationales, la Marine nationale haïtienne doit être réorganisée en une structure intégrée, avec les composantes suivantes : composante de surveillance maritime (vedettes de surveillance côtière, vedettes d'interception rapide, drones maritimes, hélicoptères de surveillance), composante de contrôle des pêches (vedettes spécialisées pour le contrôle des pêches, équipements de vérification des licences, systèmes de suivi des navires), composante de lutte contre le narcotrafic (vedettes d'interception rapide, équipements de saisie, systèmes de détection de drogue), composante ISR (renseignement, surveillance, reconnaissance) (radars maritimes, systèmes de communication sécurisés, plateformes de partage d'informations, centres de

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

commandement), et composante de formation (école de formation des équipages, programmes de formation continue, partenariats avec des écoles navales internationales).

La Marine nationale haïtienne doit disposer d'effectifs suffisants pour couvrir efficacement la ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>, car une estimation préliminaire suggère des effectifs totaux de 1 500 à 2 000 personnel (marins, officiers, spécialistes ISR, personnels de formation), répartis sur des bases navales stratégiques notamment à Port-au-Prince, au Cap-Haïtien, et à Jérémie, pour couvrir efficacement les différentes zones de la ZEE. Ces effectifs doivent être répartis en : 600 personnel pour la surveillance maritime, 300 personnel pour le contrôle des pêches, 400 personnel pour la lutte contre le narcotrafic, 150 personnel pour l'ISR, et 150 personnel pour la formation.

### **V.3. Types d'embarcations et équipement naval modernes pour les missions de surveillance et d'interception**

Dans le contexte des menaces transnationales, la Marine nationale haïtienne doit disposer de vedettes de surveillance côtière de taille moyenne (20-30 mètres), avec une autonomie de 500-1 000 nm, une vitesse de 15-25 nm/h, et un équipement de surveillance maritime (radars, systèmes de communication, systèmes de reconnaissance), capables de couvrir efficacement la ZEE et d'opérer dans des conditions météorologiques variées. La Marine nationale doit également disposer de vedettes d'interception rapide de taille petite à moyenne (15-25 mètres), avec une vitesse de 25-35 nm/h, une autonomie de 300-500 nm, et un équipement d'interception (canons, systèmes de saisie, équipements de crowding), capables d'intercepter rapidement les navires suspects et d'opérer des saisies.

La Marine nationale doit également disposer de vedettes spécialisées pour le contrôle des pêches (20-30 mètres), avec un équipement de vérification des licences, des systèmes de suivi des navires, et des équipements de contrôle (canons, systèmes de saisie), capables de contrôler efficacement la pêche dans la ZEE et d'intercepter les navires de pêche illégale. La Marine nationale doit également disposer de drones maritimes (UAV) et d'hélicoptères de surveillance pour la surveillance à longue portée, capables de couvrir efficacement la ZEE, de détecter les navires suspects, et de fournir des renseignements en temps réel.

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

La Marine nationale doit également disposer d'un équipement de surveillance maritime moderne, incluant des radars maritimes (radars de surveillance côtière, radars de détection de navires, radars de suivi), des systèmes de communication (systèmes de communication sécurisés, systèmes de communication satellitaire, systèmes de communication VHF/UHF), des systèmes de reconnaissance (systèmes de reconnaissance optique, systèmes de reconnaissance infrarouge, systèmes de reconnaissance radar), et des systèmes de détection de drogue (équipements de détection de cocaïne, équipements de détection de cannabis, équipements de détection de autres substances).

#### **V.4. Architecture C2 (commandement et contrôle) intégrée pour la coordination des opérations**

Dans le contexte des menaces transnationales, l'architecture C2 de la Marine nationale haïtienne doit être intégrée, moderne et sécurisée, permettant la coordination des opérations, la gestion des renseignements, et la prise de décision opérationnelle. Cette architecture doit inclure des centres de commandement modernes, avec des postes de travail multi-fonctions, des systèmes de visualisation de données, et des plateformes de partage d'informations, des systèmes de communication sécurisés (systèmes de communication cryptés, systèmes de communication satellitaire, systèmes de communication VHF/UHF sécurisés), des plateformes de partage d'informations avec les autres forces de sécurité (police, douanes, garde-frontières) et avec les partenaires internationaux (ONU DC, INTERPOL, garde-côtes régionaux), des systèmes de gestion des renseignements (systèmes de collecte de renseignements, systèmes de traitement des renseignements, systèmes d'analyse des renseignements, systèmes de partage des renseignements), et des systèmes de prise de décision opérationnelle (systèmes de prise de décision assistée par ordinateur, systèmes de simulation d'opérations, systèmes de planification opérationnelle).

Cette architecture C2 doit être interopérable avec les systèmes C2 des partenaires internationaux, permettant la coordination des opérations conjointes et le partage des renseignements, car l'interopérabilité est essentielle pour la sécurisation maritime régionale et la lutte contre les menaces transnationales.

#### **V.5. Systèmes ISR (renseignement, surveillance, reconnaissance) intégrés pour la**

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

## **détection et l'interception des navires suspects**

Dans le contexte des menaces transnationales, les systèmes ISR de la Marine nationale haïtienne doivent être intégrés, modernes et efficaces, permettant la détection, l'identification et l'interception des navires suspects. Ces systèmes doivent inclure des systèmes de surveillance (radars maritimes, drones maritimes, hélicoptères de surveillance, systèmes de surveillance optique et infrarouge), des systèmes de reconnaissance (systèmes de reconnaissance optique, systèmes de reconnaissance infrarouge, systèmes de reconnaissance radar, systèmes de reconnaissance satellitaire), des systèmes de renseignement (systèmes de collecte de renseignements, systèmes de traitement des renseignements, systèmes d'analyse des renseignements, systèmes de partage des renseignements), et des systèmes de détection (systèmes de détection de navires, systèmes de détection de drogue, systèmes de détection de pêche illégale, systèmes de détection de piraterie).

Ces systèmes ISR doivent être intégrés dans l'architecture C2, permettant une gestion coordonnée des renseignements et une prise de décision opérationnelle rapide, car l'intégration des systèmes ISR dans l'architecture C2 est essentielle pour la sécurisation maritime et la lutte contre les menaces transnationales.

### **V.6. Formation professionnelle continue des équipages pour maintenir les compétences et s'adapter aux nouvelles menaces**

Dans le contexte des menaces transnationales, la formation des équipages de la Marine nationale haïtienne doit être professionnelle, continue et adaptée aux nouvelles menaces, car la formation initiale des marins, des officiers, et des spécialistes ISR doit inclure des programmes de formation de base (navigation, opérations navales, utilisation des équipements), la formation spécialisée pour les opérations de lutte contre le narcotrafic, de contrôle des pêches, d'interception de navires suspects, et de prévention de la piraterie, la formation continue pour maintenir les compétences et s'adapter aux nouvelles menaces, avec des programmes de formation réguliers (actualisation des connaissances, mise à jour des équipements, nouveaux modes d'opération), et des partenariats de formation avec des écoles navales internationales (France, États-Unis, Jamaïque, République dominicaine), permettant la formation des officiers haïtiens dans des écoles navales

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

de référence.

La formation doit également inclure la formation aux techniques de police fondées sur le renseignement, développées par l'ONUDDC, pour identifier et démanteler les réseaux criminels transfrontaliers [3], car ces techniques sont essentielles pour la lutte contre les menaces transnationales et la sécurisation maritime régionale.

## **VI. Coopération régionale et partenariats internationaux dans le contexte des menaces transnationales**

### **VI.1. Mécanismes de coopération régionale dans les Caraïbes pour la sécurisation maritime**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, la coopération régionale dans les Caraïbes constitue un élément essentiel de la sécurité maritime haïtienne, car la Communauté des Caraïbes (CARICOM) a réaffirmé la volonté commune de consolider les quatre piliers fondamentaux : l'intégration économique, la coordination de la politique étrangère, le développement humain et social, ainsi que la coopération en matière de sécurité [12], et cette coopération en matière de sécurité est un pilier fondamental pour la sécurisation maritime régionale. Les mécanismes de coopération régionale dans les Caraïbes incluent la CARICOM, qui assure la coordination de la politique de sécurité maritime entre ses membres, permettant le partage des renseignements, la coordination des opérations conjointes, et l'harmonisation juridique, les mécanismes de Yaoundé, qui bien que conçus pour l'Afrique de l'Ouest et centrale, ont permis de porter le nombre d'actes de piraterie de 81 en 2020 à seulement 18 l'année dernière [9], et pourraient être adaptés pour les Caraïbes, et les partenariats avec la Jamaïque, la République dominicaine, les Bahamas, qui partagent des frontières maritimes avec Haïti et sont des partenaires essentiels pour la sécurisation maritime régionale, car la coopération avec ces pays inclut le partage des renseignements, la coordination des opérations conjointes, et l'harmonisation juridique.

La zone de paix et de coopération de l'Atlantique Sud (ZPCAS), regroupant 24 pays riverains de l'Atlantique Sud, pourrait être un cadre pour la coopération maritime régionale [13], car cette zone offre un cadre de coopération pour la sécurisation maritime et la lutte contre les menaces transnationales.

## **VI.2. Partenariats internationaux avec les organisations et pays partenaires pour la sécurisation maritime**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, Haïti doit développer des partenariats internationaux avec les organisations et pays partenaires pour la sécurisation maritime, car l'ONUSC renforce la sécurité des frontières, consolide le contrôle maritime, développe les techniques de police fondées sur le renseignement et lutte contre la corruption et la criminalité financière qui permettent aux réseaux de trafic d'opérer [3], et le Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUSC s'attache à renforcer les garde-côtes haïtiens [3]. INTERPOL insiste sur la nécessité d'une coopération étroite entre services de police, douanes, autorités judiciaires et sécurité portuaire au sein de réseaux d'information cohérents [13], et l'Organisation maritime internationale (OMI) plaide pour un renforcement des capacités nationales en cybersécurité [13].

La France joue un rôle central dans la lutte contre le narcotrafic en mer des Caraïbes, avec près de 39 tonnes de drogues saisies en 2025 [14], et en 2024, les forces françaises aux Antilles (FAA) ont procédé à 12 interventions qui portent à plus de 28 tonnes l'ensemble des saisies réalisées dans les Caraïbes [15], ce qui montre l'importance des partenariats internationaux pour la sécurisation maritime régionale. Les États-Unis sont des partenaires essentiels pour la sécurisation maritime des Caraïbes, avec des programmes de formation, d'équipement, et de coopération opérationnelle, et la Jamaïque et la République dominicaine sont des partenaires essentiels pour la sécurisation maritime régionale, avec des programmes de partage des renseignements, de coordination des opérations conjointes, et d'harmonisation juridique.

## **VI.3. Échange d'informations et coordination des opérations conjointes pour la sécurisation maritime régionale**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, l'échange d'informations entre Haïti et ses partenaires régionaux est essentiel pour identifier et démanteler les réseaux criminels transfrontaliers, et a été intensifié [3], car l'ONUSC met en œuvre des initiatives pour renforcer l'échange d'informations, permettant la coordination des opérations conjointes et la détection rapide des navires suspects [3]. La coordination des opérations conjointes doit être assurée par des mécanismes

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

de coopération régionale, incluant des centres de coordination régionaux (centres de coordination des opérations maritimes, permettant la coordination des opérations conjointes entre les pays partenaires), des plateformes de partage d'informations (plateformes de partage des renseignements entre les pays partenaires, permettant la détection rapide des navires suspects et la coordination des interceptions), des opérations conjointes (opérations conjointes de lutte contre le narcotrafic, de contrôle des pêches, et de prévention de la piraterie, coordonnant les moyens navals des pays partenaires), et une harmonisation juridique (harmonisation des juridictions nationales pour permettre la poursuite des criminels et la saisie des drogues, indépendamment du pays où l'opération est effectuée).

## **VII : développement économique côtier – pêche durable, ressources énergétiques et tourisme dans le contexte des rivalités mondiales sur les ressources**

### **VII.1. Pêche durable et sécurité alimentaire dans le contexte des convoitises mondiales sur les ressources halieutiques**

Dans le contexte mondial des convoitises sur les ressources halieutiques, la pêche durable constitue un secteur économique stratégique pour Haïti, essentiel pour la sécurité alimentaire de sa population, car la production halieutique et aquacole mondiale devrait progresser de 14% au cours des dix années à venir, portée principalement par les gains de productivité [5]. Pour Haïti, la gestion durable de ses ressources halieutiques est essentielle pour maintenir cette production et assurer la sécurité alimentaire de ses citoyens, car la pêche durable inclut la gestion des stocks halieutiques (évaluation des stocks halieutiques, révision des données socioéconomiques et techniques, et innovations numériques pour fournir des informations plus précises [16]), la pêche régulée (pêche sous licences, pêche contrôlée par des vedettes de contrôle des pêches, pêche respectant les quotas et les zones de pêche interdites), l'aquaculture durable (développement de l'aquaculture durable là où les besoins sont les plus importants, en particulier pour la sécurité alimentaire [16]), et les technologies de pêche durable (utilisation de technologies de pêche durables, réduisant l'impact sur l'écosystème marin et préservant les stocks halieutiques).

Haïti doit renforcer ses capacités de gestion des pêches, avec des vedettes de contrôle des pêches, des systèmes de suivi des navires, et des programmes de

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

formation des pêcheurs aux techniques de pêche durable, car la gestion durable des pêches est essentielle pour la sécurité alimentaire et la stabilité nationale.

## **VII.2. Ressources énergétiques offshore : pétrole, gaz et énergies renouvelables dans le contexte des convoitises mondiales sur les ressources énergétiques**

Dans le contexte mondial des convoitises sur les ressources énergétiques, les océans recèlent des ressources énergétiques offshore considérables, dont l'extraction de pétrole et de gaz se déplace vers l'offshore, avec la grande majorité des nouveaux projets découverts, approuvés et lancés en 2024 situés dans les océans [4]. Haïti possède potentiellement des réserves de pétrole et de gaz dans sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>, dont l'exploitation responsable pourrait contribuer significativement à son développement économique et à sa sécurité énergétique, car l'exploitation responsable des ressources énergétiques offshore inclut l'évaluation des réserves (évaluation des réserves de pétrole et de gaz dans la ZEE haïtienne, avec des études géologiques et des tests de forage), l'exploitation régulée (exploitation sous licences, exploitation contrôlée par des vedettes de surveillance, exploitation respectant les normes environnementales), les normes environnementales (respect des normes environnementales internationales, réduisant l'impact sur l'écosystème marin et préservant la biodiversité), et les énergies renouvelables offshore (développement des énergies renouvelables offshore (éolien offshore, énergie des marées, énergie des courants), contribuant à la sécurité énergétique et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Haïti doit développer ses capacités de surveillance des ressources énergétiques offshore, avec des vedettes de surveillance, des systèmes de suivi des navires de forage, et des programmes de formation des personnels aux techniques d'exploitation responsable, car la surveillance des ressources énergétiques offshore est essentielle pour protéger les droits souverains d'Haïti sur sa ZEE.

## **VII.3. Sécurité portuaire et réputation touristique dans le contexte des menaces de sécurité maritimes**

Dans le contexte mondial des menaces de sécurité maritimes, les ports, les routes commerciales et le secteur du tourisme des pays touchés par le narcotrafic, la pêche illégale et la piraterie sont confrontés à des problèmes de sécurité accrus et

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

à une atteinte à leur réputation [3]. Pour Haïti, la sécurisation des ports et la préservation de la réputation touristique sont essentielles pour le développement économique et la sécurité nationale, car la sécurité portuaire inclut le contrôle des accès (contrôle des accès aux ports, vérification des documents des navires et des personnels, détection des substances illicites), la surveillance portuaire (surveillance des ports par des radars, des caméras, et des vedettes de surveillance, détection des navires suspects), la coopération avec les douanes (coopération avec les douanes pour le contrôle des marchandises, la détection des substances illicites, et la poursuite des criminels), et les normes de sécurité internationale (respect des normes de sécurité portuaire internationales (Convention SOLAS, Code ISPS), réduisant les risques de piraterie et de trafic illicite).

La préservation de la réputation touristique inclut la sécurisation des zones touristiques (sécurisation des zones touristiques côtières, détection des navires suspects, prévention de la piraterie), l'information des touristes (information des touristes sur les risques de sécurité, conseils de prudence, recommandations de sécurité), la coopération avec les hôtels et les opérations touristiques (coopération avec les hôtels et les opérations touristiques pour la sécurité des clients, la détection des risques, et la réponse aux incidents), et le marketing touristique sécurisé (marketing touristique mettant en avant la sécurité des zones touristiques haïtiennes, renforçant la réputation et attirant les touristes).

## **VIII. Recommandations politiques stratégiques – lois, financement et diplomatie dans le contexte des menaces transnationales**

### **VIII.1. Harmonisation juridique nationale conforme à la Convention de Montego Bay dans le contexte des conflits de souveraineté sur les ZEE**

Dans le contexte mondial des conflits de souveraineté sur les ZEE, la réforme de la Marine nationale haïtienne doit s'accompagner d'une harmonisation juridique nationale conforme à la Convention de Montego Bay de 1982 [10], car cette harmonisation juridique inclut une loi sur la ZEE (loi définissant les droits souverains d'Haïti sur sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>, les règles d'exploitation des ressources, et les sanctions pour les violations), une loi sur la pêche (loi définissant les règles de pêche régulée, les quotas, les zones de pêche interdites, et les sanctions pour la

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

pêche illégale), une loi sur le narcotrafic (loi définissant les sanctions pour le narcotrafic maritime, les procédures de saisie, et les poursuites judiciaires), une loi sur la piraterie (loi définissant les sanctions pour la piraterie maritime, les procédures d'interception, et les poursuites judiciaires), et une loi sur les ressources énergétiques offshore (loi définissant les règles d'exploitation des ressources énergétiques offshore, les normes environnementales, et les sanctions pour les violations).

Cette harmonisation juridique doit être articulée avec les principes de sûreté maritime mondiale, dont le Secrétaire général de l'ONU, António Guterres, a souligné l'importance cruciale [9], car le respect du droit international, fondé sur la Charte des Nations Unies et la Convention sur le droit de la mer, constitue la condition première de la sûreté maritime [9].

#### VIII.2. Financement durable garanti par l'État haïtien et soutenu par des partenariats internationaux dans le contexte des menaces transnationales

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, la réforme de la Marine nationale haïtienne doit être financée de manière durable, garantie par l'État haïtien et soutenu par des partenariats internationaux, car ce financement inclut un financement national (financement national garanti par l'État haïtien, avec un budget annuel dédié à la Marine nationale, incluant l'équipement naval, la formation des équipages, et les systèmes ISR), un financement international (financement international soutenu par des partenaires internationaux (ONUDC, France, États-Unis, Jamaïque, République dominicaine), incluant des programmes d'équipement, de formation, et de coopération opérationnelle), un financement pour la formation (financement pour la formation des équipages, incluant les programmes de formation initiale, de formation spécialisée, et de formation continue), un financement pour les systèmes ISR (financement pour les systèmes ISR, incluant les radars maritimes, les drones maritimes, les hélicoptères de surveillance, et les systèmes de communication sécurisés), et un financement pour l'architecture C2 (financement pour l'architecture C2, incluant les centres de commandement, les systèmes de communication sécurisés, et les plateformes de partage d'informations).

Ce financement doit être garanti par un budget annuel dédié, inscrit dans la loi de

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

finances de l'État haïtien, et soutenu par des partenariats internationaux pour des programmes spécifiques, car le financement durable est essentiel pour la réforme progressive de la Marine nationale haïtienne.

### **VIII.3. Diplomatie maritime : partenariats stratégiques et coopération régionale dans le contexte des menaces transnationales**

Dans le contexte mondial des menaces transnationales, la réforme de la Marine nationale haïtienne doit s'accompagner d'une diplomatie maritime active, renforçant les partenariats stratégiques et la coopération régionale, car cette diplomatie maritime inclut des partenariats stratégiques (partenariats stratégiques avec la France, les États-Unis, la Jamaïque, la République dominicaine, et les Bahamas, incluant des programmes de formation, d'équipement, et de coopération opérationnelle), une coopération régionale (coopération régionale avec la CARICOM, les mécanismes de Yaoundé, et la ZPCAS, incluant le partage des renseignements, la coordination des opérations conjointes, et l'harmonisation juridique [12][11][13]), une coopération avec l'ONUDC (coopération avec l'ONUDC pour le renforcement des garde-côtes haïtiens, le développement des techniques de police fondées sur le renseignement, et la lutte contre la corruption et la criminalité financière [3]), une coopération avec INTERPOL (coopération avec INTERPOL pour la coordination des services de police, des douanes, des autorités judiciaires et de la sécurité portuaire au sein de réseaux d'information cohérents [13]), et une coopération avec l'OMI (coopération avec l'OMI pour le renforcement des capacités nationales en cybersécurité [13]).

Cette diplomatie maritime doit être articulée avec les principes de sûreté maritime mondiale, permettant la sécurisation des routes maritimes, la lutte contre le trafic illicite, et la protection des ressources marines [9], car la diplomatie maritime active est essentielle pour la sécurisation maritime régionale et la lutte contre les menaces transnationales.

## **IX. Conclusions stratégiques et recommandations opérationnelles et politiques**

### **IX.1. Conclusions stratégiques : l'importance du contrôle maritime pour Haïti dans le contexte des rivalités mondiales**

## Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

Dans le contexte mondial des rivalités maritimes et des conflits de souveraineté sur les ZEE, les mers et les océans constituent des espaces hautement stratégiques dans la géopolitique mondiale contemporaine, où se déploient des rivalités de puissance, des conflits de souveraineté sur les ressources, et des menaces sécuritaires transnationales qui façonnent l'ordre international, et pour Haïti, le contrôle de ses approches maritimes représente une condition fondamentale de sa souveraineté, de sa sécurité nationale et de son développement économique durable. La ZEE haïtienne de 103 818 km<sup>2</sup> représente un espace maritime considérable où Haïti exerce des droits souverains sur l'exploitation et la gestion des ressources naturelles, halieutiques et énergétiques [2], mais Haïti fait actuellement face à une crise sécuritaire multidimensionnelle qui fragilise gravement sa capacité de surveillance et de contrôle maritime.

Le pays est devenu une plaque tournante du trafic international de drogues, avec une saisie record de 1 045 kilogrammes de cocaïne opérée en juillet 2025 près de l'Île de la Tortue [3], et les gangs haïtiens contrôlent les principales voies de transit pour la drogue et d'autres marchandises de contrebande, notamment des armes, et certains se livrent à des vols à main armée en mer [3]. La Marine nationale haïtienne, et plus spécifiquement les garde-côtes haïtiens, disposent de capacités insuffisantes pour faire face à ces menaces complexes, et l'ONUSC a identifié le besoin de renforcer les garde-côtes haïtiens, qui jouent un rôle crucial dans la sécurisation des routes maritimes [3].

La réforme de la Marine nationale haïtienne doit être conçue comme un processus progressif de modernisation, fondé sur une doctrine claire de surveillance maritime, un équipement adapté aux missions de contrôle des pêches et de lutte contre le narcotrafic, une formation professionnelle des équipages, et une architecture ISR intégrée permettant la détection, l'identification et l'interception des navires suspects. Cette réforme doit s'accompagner d'une harmonisation juridique nationale conforme à la Convention de Montego Bay de 1982 [10], d'un financement durable garanti par l'État haïtien et soutenu par des partenariats internationaux, et d'une coopération régionale renforcée avec la Jamaïque, la République dominicaine, les Bahamas et les autres pays caribéens [12].

L'insistance de l'État haïtien sur le contrôle de ses approches maritimes n'est pas seulement une question de sécurité nationale ; elle constitue une condition essentielle pour la protection des ressources halieutiques, l'exploitation responsable

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

des ressources énergétiques offshore, la sécurisation des routes commerciales, et la préservation de la réputation touristique du pays [3][4].

## **IX.2. Recommandations opérationnelles détaillées pour la réforme progressive de la Marine nationale haïtienne**

La première recommandation opérationnelle est l'établissement d'une doctrine maritime intégrée, car il faut élaborer une doctrine maritime haïtienne claire et intégrée, définissant les missions prioritaires de la Marine nationale, articuler cette doctrine avec les cinq axes stratégiques : sécurité maritime, gouvernance et droit de la mer, capacités navales, coopération régionale, développement économique côtier, et valider cette doctrine par le gouvernement haïtien et la communiquer aux forces de sécurité et aux partenaires internationaux.

La deuxième recommandation opérationnelle est la réorganisation de la force et l'augmentation des effectifs, car il faut réorganiser la Marine nationale en une structure intégrée avec les composantes : surveillance maritime, contrôle des pêches, lutte contre le narcotrafic, ISR, formation, augmenter les effectifs totaux à 1 500-2 000 personnel, répartis sur des bases navales stratégiques à Port-au-Prince, au Cap-Haïtien, et à Jérémie, et former les nouveaux personnels à des programmes de formation initiale, spécialisée et continue.

La troisième recommandation opérationnelle est l'acquisition d'équipement naval moderne, car il faut acquérir des vedettes de surveillance côtière (20-30 m), des vedettes d'interception rapide (15-25 m), et des vedettes spécialisées pour le contrôle des pêches (20-30 m), acquérir des drones maritimes et des hélicoptères de surveillance pour la surveillance à longue portée, et acquérir un équipement de surveillance maritime moderne : radars, systèmes de communication sécurisés, systèmes de reconnaissance, systèmes de détection de drogue.

La quatrième recommandation opérationnelle est l'établissement d'une architecture C2 intégrée, car il faut établir des centres de commandement modernes, avec des postes de travail multi-fonctions et des systèmes de visualisation de données, établir des systèmes de communication sécurisés, des plateformes de partage d'informations, et des systèmes de gestion des renseignements, et assurer l'interopérabilité avec les systèmes C2 des partenaires internationaux.

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

La cinquième recommandation opérationnelle est le développement de systèmes ISR intégrés, car il faut développer des systèmes de surveillance : radars maritimes, drones maritimes, hélicoptères de surveillance, systèmes de surveillance optique et infrarouge, développer des systèmes de reconnaissance : systèmes de reconnaissance optique, infrarouge, radar et satellitaire, développer des systèmes de renseignement : collecte, traitement, analyse et partage des renseignements, et développer des systèmes de détection : détection de navires, de drogue, de pêche illégale et de piraterie.

La sixième recommandation opérationnelle est la formation professionnelle continue des équipages, car il faut établir des programmes de formation initiale pour les marins, officiers et spécialistes ISR, établir des programmes de formation spécialisée pour les opérations de lutte contre le narcotrafic, de contrôle des pêches, d'interception et de prévention de la piraterie, établir des programmes de formation continue pour maintenir les compétences et s'adapter aux nouvelles menaces, et établir des partenariats avec des écoles navales internationales (France, États-Unis, Jamaïque, République dominicaine).

La septième recommandation opérationnelle est le renforcement de la coopération régionale et des partenariats internationaux, car il faut renforcer la coopération avec la CARICOM pour la coordination de la politique de sécurité maritime, établir des partenariats avec la Jamaïque, la République dominicaine, les Bahamas et les autres pays caribéens, renforcer la coopération avec l'ONUDC pour le renforcement des garde-côtes haïtiens, renforcer la coopération avec INTERPOL pour la coordination des services de police, des douanes et des autorités judiciaires, et renforcer la coopération avec l'OMI pour le renforcement des capacités nationales en cybersécurité.

### **IX.3. Recommandations politiques stratégiques pour la réforme durable de la Marine nationale haïtienne**

La première recommandation politique stratégique est l'harmonisation juridique nationale conforme à la Convention de Montego Bay, car il faut élaborer une loi sur la ZEE définissant les droits souverains d'Haïti sur sa ZEE de 103 818 km<sup>2</sup>, élaborer une loi sur la pêche définissant les règles de pêche régulée, les quotas et les zones de pêche interdites, élaborer une loi sur le narcotrafic définissant les sanctions pour

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

le narcotrafic maritime, élaborer une loi sur la piraterie définissant les sanctions pour la piraterie maritime, élaborer une loi sur les ressources énergétiques offshore définissant les règles d'exploitation et les normes environnementales, et valider ces lois par le gouvernement haïtien et les communiquer aux forces de sécurité et aux partenaires internationaux.

La deuxième recommandation politique stratégique est le financement durable garanti par l'État haïtien, car il faut inscrire dans la loi de finances de l'État haïtien un budget annuel dédié à la Marine nationale, garantir ce financement par l'État haïtien, incluant l'équipement naval, la formation des équipages et les systèmes ISR, soutenir ce financement par des partenariats internationaux pour des programmes spécifiques (équipement, formation, coopération opérationnelle), et établir un mécanisme de contrôle du financement, assurant l'utilisation transparente et efficace des ressources.

La troisième recommandation politique stratégique est la diplomatie maritime active renforçant les partenariats stratégiques, car il faut établir des partenariats stratégiques avec la France, les États-Unis, la Jamaïque, la République dominicaine et les Bahamas, renforcer la coopération régionale avec la CARICOM, les mécanismes de Yaoundé et la ZPCAS, renforcer la coopération avec l'ONUDC, INTERPOL et l'OMI, établir des mécanismes d'échange d'informations et de coordination des opérations conjointes, et articuler cette diplomatie maritime avec les principes de sûreté maritime mondiale [9].

### **Bibliographie indicative**

1. ONUDC, « Haïti, plaque tournante du trafic de drogues », novembre 2025 [3]
2. Secrétaire général de l'ONU, António Guterres, « Allocution lors du débat public de haut niveau du Conseil de sécurité consacré à la sûreté maritime », mai 2025 [9]
3. Conseil de sécurité de l'ONU, « Le Conseil de sécurité se penche sur les menaces émergentes à la sécurité maritime », août 2025 [13]
4. Ministère des Armées français, « Action de l'État en mer : la lutte contre le

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes

narcotrafic », août 2025 [14]

5. Forces françaises aux Antilles, « Bilan de la lutte contre le narcotrafic aux Antilles », mars 2025 [15]

6. FAO, « Résumé de La Situation mondiale des pêches et de l'aquaculture 2024 » [16]

7. Institut Flanders, « Zone économique exclusive d'Haïti : 103 818 km<sup>2</sup> » [2]

8. Ministère de la Défense français, « Droit de la mer : il y a 40 ans, la Convention de Montego Bay », décembre 2022 [10]

9. CARICOM, « 49e conférence à Montego Bay : la CARICOM fixe ses priorités », juillet 2025 [12]

10. COMHAFAT, « Cadre de la coopération régionale en matière de sécurité maritime », septembre 2017 [11]

11. Global Energy Monitor, « L'extraction de pétrole et de gaz se déplace vers l'offshore », mars 2025 [4]

12. OCDE-FAO, « Perspectives agricoles 2025-2034 : Poisson et autres produits aquatiques », juillet 2025 [5]

## About The Author

Mers et Océans : espaces hautement stratégiques – Entre rivalités de puissance mondiales, enjeux de sécurité maritime et réforme urgente de la Marine nationale pour le contrôle stratégique des approches maritimes haïtiennes



[Shizneider BAPTISTE](#)

Expert et Consultant en Diplomatie et Relations internationales |  
Analyste en Stratégie internationale (Sécurité et Défense) |  
Analyste en Renseignement, Stratégies et Guerre d'influence

[See author's posts](#)