Pôle Transports
Aix-Marseille Université
CDMT · IFURTA
Faculté de Droit et de Science Politique
Aix+Marseille Université

MÉMOIRE

Pour l'obtention du Master 2 Droit Maritime

INTÉGRATION EURO-MÉDITERRANÉENNE : ENJEUX JURIDIQUES ET CONTRACTUELS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DE LA CONNEXION FIXE FERROVIAIRE AU DÉTROIT DE GIBRALTAR

-ETUDE COMPARATIVE AVEC LE TUNNEL SOUS LA MANCHE -

Par. Mohamed Kamal LAAROUSSI

SOUS LA DIRECTION DE
M. LE PROFESSEUR CYRIL BLOCH

ANNÉE UNIVERSITAIRE 2022/23

UNIVERSITÉ D'AIX-MARSEILLE
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

PÔLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

INTÉGRATION EURO-MÉDITERRANÉENNE : ENJEUX JURIDIQUES ET CONTRACTUELS DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION DE LA CONNEXION FIXE FERROVIAIRE AU DÉTROIT DE GIBRALTAR

- ETUDE COMPARATIVE AVEC LE TUNNEL SOUS LA MANCHE -

Mémoire pour l'obtention du
Master 2 Droit maritime

par

Mohamed Kamal LAAROUSSI

Sous la direction de M. le professeur Cyril BLOCH
Année universitaire 2022-2023

REMERCIEMENTS

Je souhaite exprimer ma profonde gratitude envers M. Cyril BLOCH, directeur du Master 2 "Droit & Management des Activités Maritimes", pour sa disponibilité, sa bienveillance et son partage enrichissant de connaissances. Sa dévotion envers l'excellence académique a été une source d'inspiration majeure. Mes remerciements s'étendent à tous les intervenants du Master, qu'ils soient académiques ou professionnels, dont l'expertise a considérablement enrichi mon parcours.

Un sincère remerciement à l'administration du Master pour son soutien continu et ses conseils tout au long de cette formation. Ma gratitude s'adresse également aux équipes Alstom du projet Neomma pour le nouveau métro de Marseille 2027. Faire partie de cette équipe dynamique a été un immense honneur, et je tiens à remercier spécialement M. Sébastien Molinier et M. Karim Damergy pour leur initiation approfondie au contract management. Leur exigence dès le premier jour a stimulé ma croissance et m'a incité à apprendre davantage chaque jour.

À un niveau plus personnel, il est essentiel pour moi d'exprimer ma gratitude envers ma famille, qui a été la pierre angulaire de mon parcours. Mes parents, pour leur amour inconditionnel et leurs conseils judicieux ; ma femme, pour sa patience, son soutien constant et sa foi inébranlable en moi ; et mon frère, pour son amitié, sa compréhension et les moments précieux partagés. Vous avez tous été mon roc et ma source d'inspiration.

Enfin, un grand merci à tous ceux qui m'ont formé, guidé et inspiré tout au long de mon parcours académique et professionnel. Chaque enseignement, chaque conseil, chaque moment partagé a joué un rôle crucial dans la construction de ce mémoire et, plus largement, dans mon développement personnel et professionnel.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....9
INTRODUCTION.....15

PARTIE I : ASPECTS JURIDIQUES ET MODALITÉS CONTRACTUELLES LIES À LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE FERROVIAIRE.....30

TITRE I : LE STATUT JURIDIQUE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR ET SON IMPACT SUR LE PROJET DE LIAISON FIXE FERROVIAIRE.....30
CHAPITRE I. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) : Régime général des espaces maritimes.....33
CHAPITRE II. Souverainetés nationales sur le détroit de Gibraltar..... 37
CHAPITRE III. Accords et conventions européennes bilatéraux sur le partage des zones d'influences en méditerranée.....40
CHAPITRE IV. Le droit d'établissement de la liaison fixe en zones de souverainetés...43
TITRE II : DES DISPOSITIONS JURIDIQUES IMPERATIVES ET DES ENJEUX CONTRACTUELS À CONSIDÉRER POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE..... 47
CHAPITRE I: De l'entrave à la navigation sur les routes maritimes.....48
CHAPITRE II. De la protection de l'environnement dans le milieu marin.....54
CHAPITRE III. DES CONTRATS INTERNATIONAUX DE CONSTRUCTION.....56
CHAPITRE IV. La lex constructionis : Standardisation des contrats internationaux de construction..... 70
CHAPITRE IV. Modalités opérationnelles et mécanismes institutionnels de construction de l'ouvrage.....77

PARTIE II : ENJEUX JURIDIQUES, OPÉRATIONNELS ET GOUVERNANCE DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE INTERCONTINENTALE.....80
TITRE.1: CADRE JURIDIQUE ET RÉGIMES DE RESPONSABILITÉS DE LA LIAISON INTERCONTINENTALE - NORMES DE SÉCURITÉ ET AUTORISATIONS REQUISES:.....80
CHAPITRE I: Statut juridique de la liaison..... 81
CHAPITRE II: Règles et réglementations spécifiques :..... 87
CHAPITRE III: Régulation de l'exploitation ferroviaire intercontinentale selon l'OTIF....90
TITRE II: CADRE DE GOUVERNANCE ET RÉGIME JURIDICO-CONTRACTUEL DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE..... 94
CHAPITRE I. Du rôle des concédants.....94
CHAPITRE II. De la concession.....96
CHAPITRE III. Compatibilité Juridique:.....96
CHAPITRE VI. Litiges.....98

CONCLUSION..... 99
BIBLIOGRAPHIE.....102
TABLE DE MATIÈRES..... 108

PRÉAMBULE

Méditerranée, une histoire de connexions …

La Méditerranée, bien plus qu'une vaste étendue d'eau, est le reflet vivant de l'héritage de l'humanité. Berceau de civilisations, elle a toujours été au carrefour de l'Histoire un lieu d'échanges et de rencontres. Cette mer, bordée de cultures si variées, a connu de nombreux récits de guerres, de commerce et de quêtes mythologiques.

Si ce bassin marque aujourd'hui la frontière entre des réalités économiques, politiques, et sociales divergentes, elle a, dans le passé, symbolisé une toute autre démarcation. Elle marquait la limite entre l'espace connu et dominé par les civilisations méditerranéennes, notamment l'Empire romain, centré sur la Méditerranée, et les vastes étendues océaniques inexplorées. Des empires tels que Rome, Carthage et Byzance ont non seulement navigué sur ses eaux, mais ont également fait de cette mer le cœur vibrant de leurs territoires, une artère vitale pour leur survie et leur expansion.

La "Mare *Nostrum*" [1] évoquant un espace maritime encerclé par la terre, était pour les Romains, un espace unifié où Rome était le pivot central entouré de ses régions annexes intégrées au fil du temps. Depuis les premières traces d'établissement à Jéricho jusqu'aux grandes civilisations qui ont émergé sur ses rivages, elle a toujours été un carrefour culturel et historique[2]. Ses baies, îles et détroits n'ont pas seulement modelé la géographie, mais ont tracé un chemin pour la diplomatie, évitant de vastes conflits tout en encourageant des échanges fructueux entre les rivages. En son cœur, la Méditerranée symbolise le pont inébranlable entre le Nord et le Sud, l'Orient et l'Occident, unissant des cultures variées sous le ciel azur de son histoire partagée.[2]

L'Empire romain, avec son réseau routier avant-gardiste bien conçu, témoigne historiquement de cette connectivité méditerranéenne. La Table de Peutinger[3]

[1] Notre méditeranné en latin

[2]David Abulafia, "The Great Sea: A Human History of the Mediterranean," Penguin Books, 2011, p. 23.

[3] Carte des routes romaines

illustre cette vision pionnière, reliant les différentes régions de l'empire et facilitant les échanges. Cette table cependant marque une rupture d'itinéraire terrestre dans un point connu depuis l'Antiquité sous le nom des piliers d'Hercule. Une étendue d'eau étroite de 14 km de largeur minimale et d'une profondeur de 375 mètres[4] au point le plus profond marque la séparation la plus étroite entre deux vastes continents séparés géographiquement, aujourd'hui contrastés qui, bien distincts dans leurs trajectoires culturelles et leurs patrimoines, sont interconnectés le long de siècles d'interactions, de mouvements de populations et de transmissions intellectuelles.

Au cœur de cette mosaïque culturelle et historique, le détroit de Gibraltar se dresse comme un symbole puissant marqué par les emblématiques Colonnes d'Hercule, représentées par le rocher de Gibraltar en Europe et Djebel Moussa en Afrique. La légende raconte que c'est Hercule, ce "demi-dieu de la force et du courage", qui a séparé les deux continents au détroit de Gibraltar, créant ainsi une issue vers de nouveaux mondes. Les colossales Colonnes d'Hercule firent du détroit de Gibraltar la porte de la Méditerranée sur l'océan, le bout du monde connu à l'Antiquité. Cette étroite passerelle, reliant la Méditerranée à l'océan Atlantique, constituait, jusqu'à l'édification au 19ème siècle du canal de Suez en Egypte, la seule voie maritime d'accès à la méditerranée.

Dans le périmètre restreint du détroit, ce mythe d'hercule est encore ancré dans le paysage. A Tanger, sur les rives atlantiques, les grottes du Cap Spartel, baptisées grottes d'Hercule, se distinguent comme un emblème prestigieux du détroit. Particulièrement célèbre pour l'une de leur ouverture énigmatique évoquant étonnamment une silhouette de l'Afrique. Pas si loin à l'est, à Sebta (Ceuta), une imposante statue d'Hercule se dresse majestueusement veillant sur l'entrée du port de la ville. Plus au nord, perchées sur les hauteurs du rocher de Gibraltar, d'autres sculptures perpétuent le souvenir du mythe d'Hercule dans ce détroit et l'Espagne affiche ces Colonnes d'Hercule sur son blason depuis les années 30 du siècle dernier.

---

[4] Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law. (2021). Straits — UNCLOS (UN Convention on the Law of the Sea) — Innocent passage — Marine environment, protection. Dans A. Peters (Dir.) & R. Wolfrum (Dir.), (2004-2020). Oxford Public International Law. https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1172

Or, bien qu'il soit une figure puissante de la mythologie, Hercule n'est qu'un fil parmi tant d'autres tissés dans le riche tapis de l'Histoire méditerranéenne. Mais son mythe transcende les frontières et établit des points de connexion encore plus loin de ce détroit. La Vallée des Temples, en Sicile, s'honore d'un temple dédié à ce héro. A Monaco, le port de la ville porte fièrement le nom Hercule évoquant son passage légendaire près de son ancien temple sur le territoire de la principauté, situé aujourd'hui à proximité de l'église Sainte-Dévote de Monaco[5].

Ces hommages vivants à Hercule révèlent l'attachement inconscient de la Méditerranée à un capital symbolique partagé. Ils dépeignent une région où le nord et le sud échangent et s'inspirent mutuellement, un mélange de civilisations d'Europe et d'Afrique, mélange de Nord et de Sud, d'Est et d'Ouest.

Mais au-delà des récits anciens, qu'est-ce qui unit encore ces rivages aujourd'hui ? Alors que les enjeux économiques et sociaux évoluent, nous avons aujourd'hui l'opportunité de forger et de renforcer le positionnement mondial de cette région grâce à une intégration régionale transfrontalière. La Méditerranée rentrerait dans une nouvelle ère symbolisant un rapprochement entre ses nations contemporaines. C'est ainsi, au croisement de l'Europe et de l'Afrique via le détroit de Gibraltar, qu'un projet audacieux reprend tout son intérêt.

Envisagé dès 1979 par les rois Hassan II et Juan Carlos Ier, un projet de liaison fixe en Méditerranée reliant l'Espagne au Maroc, est à nouveau remis sur les rails en 2023. Le 2 février 2023, lors du sommet bilatéral entre le royaume du Maroc et le royaume d'Espagne à Rabat, le mégaprojet de l'Afro-tunnel ferroviaire a été officiellement relancé après des années en lise[6].

Tel le rôle des vaisseaux sanguins pour la vie de l'organisme humain, les routes le sont pour toute activité humaine et tout processus politique et économique. Avec les évolutions technologiques actuelles, cette liaison promet de renforcer les partenariats régionaux, de transcender les frontières et d'ouvrir de nouvelles voies

[5]De Monaco, Gouvernement Princier. "Hercule, fondateur Mythique / Symboles / Histoire et patrimoine / Gouvernement et institutions / Portail du gouvernement - Monaco." Gouvernement Princier de Monaco, [En ligne] Disponible sur : www.gouv.mc/Gouvernement-et-Institutions/Histoire-et-Patrimoine/Symboles/Hercule-fondateur-mythique

[6] Accord additionnel Maroc-Espagne relatif à la liaison fixe Euro-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. H24 avec AFP du 8/02/2023

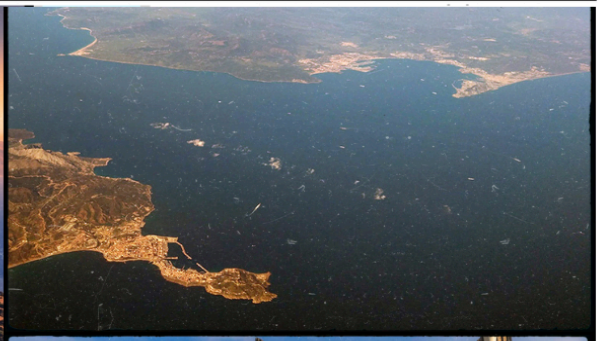
d'opportunités économiques et commerciales, mais aussi politiques et géostratégiques[7].

Les colonnes emblématiques d'Hercules et sa légende représentent un puissant symbole de l'audace et de la détermination dans cette région du monde. Mais une légende est fantastique par nature. Hercule, lui, était pseudo divin, et la vie sur terre devrait être différente: on ne parlait pas encore d'ordre international établi, ni de droit des gens à respecter, lui permettant, si on y croit, de séparer les deux continents et de repousser les limites grâce à sa force et en réponse à sa volonté individuelle.

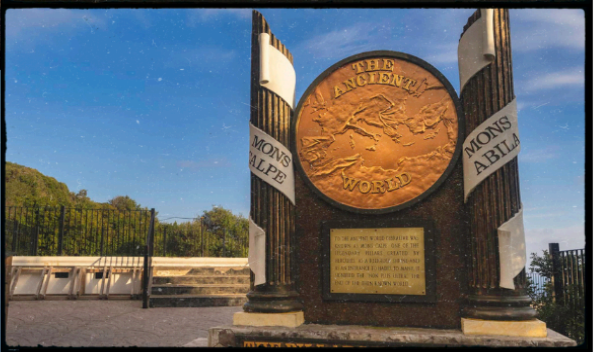
Mais, notre ère est marquée par des cadres juridiques établis, avec des législations en vigueur et des normes à respecter. Ainsi, la concrétisation d'un projet aussi grandiose que cette liaison ne peut découler uniquement d'une ambition démesurée ou d'une volonté héroïque. Elle exige une démarche prévoyante et soigneusement étudiée face aux multiples défis techniques mais aussi juridiques. Après tout, la construction de tunnels sous-marins n'est pas une entreprise quotidienne.

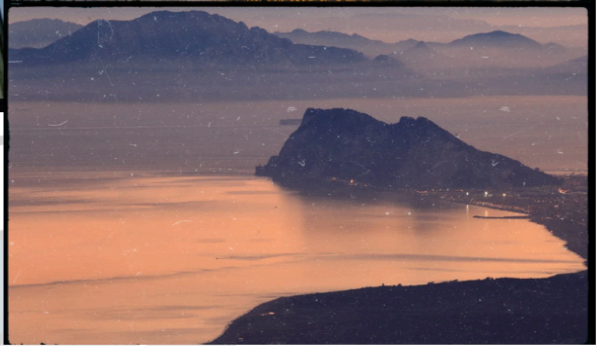
[7] Rapport Conjoint SNED et SECEGSA de 2013 "PROJET DE TUNNEL FERROVIAIRE SOUS LE DÉTROIT DE GIBRALTAR"

المملكة المغربية
1980
ربط اوربا بافريقيا
عبر مضيق جبل طارق
LIAISON EUROPE-AFRIQUE PAR
LE DETROIT DE GIBRALTAR
البريد
1,00
POSTES
ROYAUME DU MAROC
R.RABIH



PLVS
VLTRA


ONE
ANCIENT
WORLD
MONS
ABILA



INTRODUCTION

Le progrès scientifique a inlassablement œuvré au développement et au bien-être de l'humanité, en optimisant l'utilisation du temps et de l'espace dans tous les domaines. C'est le cas notamment du génie civil dont les réalisations ont rapproché les lieux, simplifié les déplacements et facilité la vie de l'Homme sur terre. Du développement de gratte-ciels aux projets de barrages, en passant par la création de chaussées, cette branche de la science a profondément transformé notre quotidien.

À mesure que la technologie a progressé et que la globalisation a gagné en ampleur, un intérêt renouvelé pour de nouvelles activités en mer a émergé. Cette nouvelle approche, englobant désormais une exploitation diversifiée de ce milieu, va au-delà de la simple navigation et de la pêche, considérées pendant longtemps comme les seules activités pratiquées en mer. Cette tendance se manifeste concrètement à travers des projets novateurs, notamment dans le domaine de la production d'énergie en mer, mais aussi de transport via des liaisons fixes. Ces initiatives comprennent aussi bien la mise en place de champs d'éoliennes maritimes et la construction de plateformes pétrolières, par exemple, que l'installation de câbles sous-marins, de gazoducs et de pipelines, ainsi que la conception de ponts et tunnels marins. Ces projets représentent une évolution significative dans la façon dont les océans sont appréhendés et exploités. Ils mettent en lumière la diversification des activités maritimes au service de l'Homme désormais.

L'une des avancées les plus remarquables dans ce domaine est la création de connexions terrestres entre les territoires, notamment à travers la réalisation de tunnels et de ponts dans des espaces marins. Opérationnel depuis 1994, le Tunnel sous la Manche a transformé les échanges entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale, facilitant le transport de millions de camions et renforçant des secteurs économiques cruciaux. Depuis sa mise en service jusqu'en 2022 le tunnel a enregistré le transit de 481 millions de passagers, de 99 millions de véhicules[8] et plus de 400 millions de tonnes de marchandises. Assurant 25% des échanges entre l'Europe et le Royaume-Uni[9], il est devenu indispensable pour l'économie européenne. Ce lien a stimulé l'évolution des modèles commerciaux mais joue aussi un rôle majeur en tant que vecteur culturel, favorisant les échanges et le tourisme entre les nations au sein de l'Europe.

[8]Résultats annuels 2022 : performance record du Groupe." (n.d.). [En ligne] Disponible sur : https://presse.getlinkgroup.com/actualites/resultats-annuels-2022-performance-record-du-groupe-3be2-f6b8a.html

[9] *Résultats annuels 2022 - Ibidem*

Dans cette lignée, le projet de liaison ferroviaire entre le Maroc et l'Espagne s'annonce comme une autre révolution, cette fois à l'échelle intercontinentale. Bien plus qu'une prouesse technique, il symboliserait le rapprochement entre l'Europe et l'Afrique, favorisant le commerce, la culture et les relations humaines. La réalisation de ce nouveau projet au détroit de Gibraltar représenterait désormais un jalon important dans l'Histoire des infrastructures intercontinentales. Et, tout comme le tunnel sous la Manche a ouvert une voie nouvelle et cruciale entre l'Angleterre[10] et la France dans le cadre de l'Union Européenne et continue de l'être en dépit des changements politiques comme le Brexit[11], ces infrastructures demeurent des outils essentiels pour le commerce, le tourisme et le renforcement des liens entre nations intra et inter continentaux. L'histoire du Tunnel sous la Manche, avec ses succès et ses défis, peut ainsi servir de précédent et d'inspiration pour la réalisation de l'Afrotunnel.

En effet, au cours du 21ème siècle, caractérisé par une interconnexion accrue des marchés résultant du phénomène de la mondialisation[12], nous avons été témoins de rapprochements significatifs entre nations. L'économie de marché, fondée sur la philosophie de l'intérêt individuel, a catalysé une innovation technologique sans relâche. Les entreprises, guidées par leur désir de maximiser les bénéfices, modulent en permanence leurs stratégies pour réduire les coûts et toucher une clientèle plus large. Les techniques de production en masse, alliées à une utilisation optimisée des ressources naturelles, ouvrent la voie à une production économique profitable tant aux producteurs qu'aux consommateurs.

Bien plus, la technologie de communication, qui a évolué de manière spectaculaire, joue un rôle clé en rapprochant les marchés. Elle permet aux entreprises d'accéder directement à leur clientèle, façonnant les comportements et tendant à homogénéiser les habitudes de consommation à travers le monde, maximisant ainsi les économies d'échelle. En effet, la baisse des coûts de production se répercute directement sur les consommateurs, leur offrant un éventail plus large de produits sans dépenser forcément plus, améliorant ainsi leur niveau de vie à l'échelle mondiale.

Dans ce contexte de mondialisation, le rôle du transport et de la logistique est vital pour toutes les nations. La fluidité des mouvements, rendant les marchandises plus accessibles et facilement transférables, consolide les chaînes d'approvisionnement et assure une distribution efficace. L'interdépendance croissante et la complexité de ces

[10]Ernst & Young, "Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE - Analyse de la valeur économique du trafic de marchandises via le Tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et les pays européens," Juin 2018.

[11] Ernst & Young - *ibidem*

[12] Jacques Le Cacheux, Mondialisation économique et financière : de quelques poncifs, idées fausses et vérités. Dans Revue de l'OFCE 2002/5 (n° 83 bis), pages 19 à 46
.*https://www.cairn.info/revue-de-l-ofce-2002-5-page-19.htm?contenu=plan*

chaînes d'approvisionnement, évoluant pour répondre aux exigences d'un marché désormais globalisé, requièrent une plus grande liberté et efficacité dans la circulation des biens et des personnes. Ces méthodes innovantes favorisent l'optimisation des investissements en réduisant les coûts associés au stockage potentiel des marchandises, garantissant ainsi leur disponibilité immédiate. La notion du Zéro Stock[13], visant à minimiser les niveaux de stockage au strict nécessaire, s'inscrit parfaitement dans cette dynamique. Des initiatives telles que le tunnel sous la Manche, qui a renforcé les connexions entre le Royaume-Uni, la France et le reste de l'Europe continentale[14], illustrent parfaitement cette approche en contribuant à une circulation plus efficace des biens et à la réduction des besoins de stockage superflu.

La liaison fixe Hispano-Marocaine, en projetant une connexion permanente entre l'Espagne et le Maroc, représenterait ainsi une entreprise historique et transcontinentale d'une envergure inédite. Cette liaison va bien au-delà d'une simple infrastructure de transport, offrant le potentiel de devenir à la fois une connexion physique et symbolique entre deux pays partageant une histoire et une géographie communes.

La croissance économique du Maroc et de l'Espagne souligne le potentiel d'échanges entre les deux pays. Ainsi, si l'augmentation du PIB mondial est estimée à 2.7% pour 2023 et devrait atteindre 2.9 % pour 2024, au Maroc, elle est est estimée à 3.5 % en 2023 et 3.7 % en 2024; quand elle devrait enregistrer en Espagne 2.1% en 2023 et 1.9% en 2024[15].

En effet le Maroc et l'Espagne sont deux Etats partenaires stratégiques l'un pour l'autre sur le plan commercial et économique. Ainsi, si depuis 2012, l'Espagne et le Maroc sont respectivement le premier et le deuxième partenaire commercial l'un de l'autre en dehors de l'Union européenne, les deux pays estiment que les échanges commerciaux ainsi que les rapports économiques restent en-deçà des attentes et aspirations des deux Etats. Dès lors, cette liaison fixe en perspective ne va que renforcer et transformer ce partenariat. C'est une liaison fixe non seulement entre ces deux pays, mais aussi entre l'Union européenne et l'Afrique ; ce qui transformerait le détroit de Gibraltar en plaque tournante de réseaux de transport multimodal entre l'Afrique et l'Europe[16]. En 2019, année de référence de la situation normale pré-covid,

[13]Lajili, S. (2021, 8 mars). Les 5 zéros du « juste à temps » . ISLEAN. https://islean-consulting.fr/fr/excellence-operationnelle/les-5-zeros-du-juste-a-temps/

[14]Ernst & Young, "Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE - Analyse de la valeur économique du trafic de marchandises via le Tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et les pays européens," Juin 2018.

[15] OCDE, "*Perspectives économiques de l'OCDE.*" Volume 2023 Numéro 1, juin 2023

[16] M. NACHOUI, « Infrastructure de transport au Maroc et en Espagne : vers une stratégie globale de développement des transports en Méditerranée Occidentale ». in. Revue espace géographie et société marocaine, N°31, janvier 2020. P. 3

l'Europe est restée le partenaire commercial privilégié du Maroc avec 65,8% de l'ensemble des échanges, soit 508,6 milliards de dirhams équivalent 46 milliards d'euros à peu près. Cette part est principalement soutenue par les échanges commerciaux réalisés avec l'Espagne (144,4 milliards de dirhams) et la France (120,9 milliards de dirhams), qui représentent ensemble 52,2% des échanges du Maroc avec ce continent[17].

Dans ce sens, tous les deux ans, le Conseil Economique et Social des Nations Unies (ECOSOC) évalue, depuis 1981, l'avancement des études sur la liaison fixe Afrique-Europe via Gibraltar grâce à la coopération entre les deux sociétés responsables du projet, à savoir la SNED du côté marocain et la SECEGSA du côté espagnol, et les secrétaires exécutifs des deux commissions économiques pour l'Afrique et pour l'Europe de l'organe onusien. L'ECOSOC considère que le projet vise à stimuler la croissance économique et le développement de la région occidentale de la Méditerranée ainsi que de son réseau de transport européen et africain, étant donné qu'elle elle représente une plaque tournante à différentes échelles[18].

Par ailleurs, bien que l'Espagne jouisse déjà d'une infrastructure de transport de premier ordre, soutenue par sa position géographique, son niveau de développement et le soutien de l'Union européenne, le Maroc affiche une infrastructure de transport moins avancée. Néanmoins, cette situation a connu un développement significatif au cours des dernières années, principalement en raison de l'évolution de son environnement régional[19]. Les frontières fermées avec l'Algérie ont restreint les échanges du Royaume avec ses pays voisins. Cependant, les évolutions géopolitiques dans la région, où le Maroc a consolidé sa position en Afrique de l'Ouest en capitalisant sur sa proximité géographique et historique laissent entrevoir un rôle stratégique important à jouer dans cette dynamique. Le projet de liaison fixe pourrait potentiellement transformer cette dynamique, nécessitant une collaboration mutuelle et l'intervention d'acteurs internationaux[20].

Par conséquent l'idée de ce projet offre désormais des perspectives d'évolution des échanges économiques, de développement Sud-Sud et Nord-Sud susceptible d'engager une politique commune et une coopération poussée en matière de développement des infrastructures de transport régional.

---

[17] Office de change marocain: "Rapport annuel du commerce extérieur du maroc", 2019, p.54

[18] INFORMAL DOCUMENT (WP.5'2017) N°.5 18/07/2017 , p.5

[19] M. NACHOUI, « Infrastructure de transport au Maroc et en Espagne : vers une stratégie globale de développement des transports en Méditerranée Occidentale ». in. Revue espace géographie et société marocaine, N°31, janvier 2020. P. 3

[20] M NACHOUI, " INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT AU MAROC ET EN ESPAGNE : VERS UNE STRATÉGIE GLOBALE DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE", in. Revue Espace géographique et société Marocaine, n° 31, janvier 2020, p.87.https://revues.imist.ma/index.php/EGSM/article/view/19048

Dans cette lignée, le contexte actuel, dominé par une croissance démographique mondiale notable, soulève des enjeux majeurs en matière de justice sociale et spatiale. Selon le rapport de UN Habitat de 2020[21], 2.2 milliards de personnes supplémentaires habiteront des villes d'ici 2050. Le rapport préconise des approches innovantes, comme le concept de "ville en 15 minutes". Il est ainsi impératif d'envisager un nouveau modèle socio-économique adapté. Bien plus, face aux impératifs croissants d'urbanisation dans le monde[22]. Il est crucial d'anticiper les mouvements de concentration des populations vers des mégalopoles voire d'urbaniser les régions à l'origine de l'exode rural. Il s'agit de désengorger les villes tout en garantissant un accès aux services centralisés par le biais de réseaux de transport efficaces, dans lesquels s'inscrit le projet de liaison fixe.

Dès lors, le Maroc, dans cette vision régionale, se positionne stratégiquement en tant que hub régional grâce à ses partenariats et liens historiques à la fois avec l'Afrique et avec l'Europe. Les initiatives telles que la construction de ports le long du littoral marocain, les investissements financiers à l'international, la création d'une nouvelle place financière africaine comme Casa Finance City en tant que hub régional de la Finance, et le développement d'infrastructures de transport et de logistique témoignent de l'engagement du Maroc à devenir un acteur clé dans le commerce mondial. Les accords de libre-échange conclus renforcent sa position en tant que plaque tournante logistique, attirant des entreprises cherchant des implantations stratégiques.

Doté d'un bon climat d'affaires entamé depuis les années 2000, il a aussi accueilli d'importants groupes industriels, favorisant l'émergence d'écosystèmes liés à des industries internationales telles que l'automobile et l'aérospatiale. Ces implantations ont non seulement stimulé la production à coût réduit mais ont également catalysé le développement de l'innovation nationale. En outre, le Maroc se spécialise dans la production d'énergies renouvelables, notamment l'énergie solaire et l'hydrogène vert qu'il exporte vers l'étranger.

Il a adapté une politique touristique renouvelée, depuis les années 2000, pour attirer les voyageurs internationaux et bénéficier de sa proximité des pays européens où se trouve le plus grand marché du tourisme au monde. Ainsi, le secteur touristique, représentant une part importante du PIB pour le Maroc(7% en 2019[23]) et

[21] Nations Unies Habitat, Rapport sur l'état des villes dans le monde 2020 La valeur de l'urbanisation durable, p.12

[22] CATIN, M., CUENCA, C., KAMAL, A., & Université du Sud Toulon-Var. (2008). L'ÉVOLUTION DE LA STRUCTURE ET DE LA PRIMATIE URBAINES AU MAROC. https://regionetdeveloppement.univ-tln.fr/.

[23] Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE) Maroc. [En ligne] Disponible sur : https://www.cese.ma/ar/docs/

l'Espagne(14,3 % en 2019)[24], bénéficiera également de la liaison fixe en diversifiant l'offre de transport entre les deux destinations.

Le pays s'intéresse également à des secteurs nouveaux et porteurs à haute valeur ajoutée tels que l'intelligence artificielle, les data centers, la robotique et offre un marché d'investissements attractif.

Dans ce contexte, il est essentiel de mentionner que, motivé par des considérations géographiques, historiques, idéologiques et économiques, le Maroc a établi des liens stratégiques avec l'Union européenne dès les années soixante du siècle dernier. Au fil du temps, ce partenariat s'est solidifié[25]. L'Union européenne demeure le principal partenaire commercial du Maroc, avec 56,5% de ses importations et 64,6% de ses exportations en 2017[26]. Elle est également le premier investisseur au Maroc avec un montant de 15,7 milliards d'euros en 2016.

D'ailleurs, bien que séparés par les 14 km du détroit de Gibraltar, et alors que l'Espagne représente l'extrémité sud de l'Europe occidentale et le Maroc l'extrémité nord de l'Afrique de l'Ouest, ce dernier a la nécessité de réduire l'écart en matière d'infrastructures de transport afin de stimuler le développement des échanges commerciaux avec l'Espagne et le reste de l'Europe. Dans cette optique, la concrétisation du projet de liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne pourrait révolutionner leurs relations et la stratégie de développement des transports en Méditerranée occidentale. Elle ferait ainsi du détroit de Gibraltar un carrefour majeur pour les réseaux européens et africains.

L'essor des infrastructures de transport, tant au Maroc qu'en Espagne, préfigure la réalisation de projets d'envergure connexes dans la région. Ces initiatives sont soutenues par des organisations internationales telles que l'Union Pour la Méditerranée, qui regroupe 43 États membres, dont les 27 États de l'UE. Parmi ces projets, on peut citer la création d'un axe autoroutier maghrébin reliant le sud du Maroc à la frontière tunisienne avec la Libye[27], ainsi que l'extension des réseaux ferroviaires reliant le Maghreb avec l'Union Européenne.

Mais l'importance de ces tunnels ne se limite pas seulement à leur rôle économique. Ils sont aussi des vecteurs d'échanges culturels et géostratégiques, renforçant l'influence des nations concernées tant à l'échelle mondiale que régionale. Conçue pour stimuler les économies des deux côtés du détroit en favorisant la création d'emplois, le

[24]Statista. "Contribution du tourisme dans le PIB des pays." [En ligne] Disponible sur : https://fr.statista.com/infographie/21543/contribution-du-tourisme-dans-le-pib-des-pays/

[25]A. BERRAMDANE, de l'Université de Tours, "*LA RATIFICATION DES TRAITÉS INTERNATIONAUX, UNE PERSPECTIVE DE DROIT COMPARÉ*" Maroc ÉTUDE Décembre 2018. p.3

[26] A. BERRAMDANE, ibid. p.3

[27] https://ufmsecretariat.org/fr/project/trans-maghreb-motorway-axis/

développement du commerce bilatéral et la croissance du tourisme, cette liaison serait aussi un vecteur symbolique d'échange culturel et un carrefour symbolisant la tolérance universelle entre les nations.

Face à une géopolitique en constante évolution et à l'essor de nouvelles puissances économiques qui perturbent l'équilibre mondial, la région Euro-Méditerranéenne se positionne à un carrefour stratégique. Dans cet esprit d'idées, le Maroc et l'Espagne, tout en étant fermement ancrés dans leurs continents respectifs, jouent un rôle de pont culturel et géographique entre l'Europe et l'Afrique.

Depuis le 20ème siècle, le Maroc a fait de son ouverture sur le monde, un choix stratégique essentiel, en tirant parti de sa position géographique centrale entre l'Europe, l'Afrique et le monde arabe. Il joue un rôle clé dans des enjeux tels que la sécurité dans le détroit de Gibraltar, la stabilité politique en Méditerranée et la lutte contre le terrorisme[28]. Il se distingue par son comportement international caractérisé par une modération politique et religieuse, lui permettant de jouer le rôle de médiateur entre l'Occident et le monde musulman[29]. Le pays est également engagé dans des questions globales telles que le développement humain, la sécurité mondiale et la protection de l'environnement à travers divers projets de production d'énergie verte mais aussi de son organisation de la COP 22 en 2016. En parallèle, le Maroc a fait des choix judicieux en développant des secteurs porteurs contribuant ainsi à sa transformation en une nation moderne tout en préservant ses valeurs et traditions séculaires. Il s'identifie à ses multiples appartenances en tant que pays africain, méditerranéen, arabo-musulman valorisant cette diversité, face à l'évolution d'un nouvel ordre géopolitique mondial qui favorise les espaces intégrés. Il se questionne sur les moyens de renforcer ses différentes sphères d'appartenance[30].

D'ores et déjà, des opportunités de renforcement du partenariat existent, notamment dans les secteurs de l'énergie solaire, de l'automobile et de la pêche. Cette évolution vise à hisser les relations de coopération à un niveau supérieur, ouvrant de nouvelles perspectives pour les deux rives de la Méditerranée[31].

Toujours est-il que les défis contemporains exigent des solutions contemporaines. Le changement climatique, les pressions démographiques, les tensions politiques et les inégalités socio-économiques et spatiales ainsi que les flux de populations interpellent des approches novatrices et une coopération régionale renouvelée.

---

[28] IRES, "*PANORAMA DU MAROC DANS LE MONDE : les relations internationales du Royaume*" version actualisée en juillet 2019, p.6)

[29] IRES, *ibidem*, p.6

[30] IRES, *ibidem*, p.7

[31] Direction des Etudes et des Prévisions Financières, POINT SUR LES RELATIONS MAROC-ESPAGNE : DES ÉCHANGES COMMERCIAUX CROISSANTS, p. 3

L'adage Think Locally, Act Globally[32] (penser localement, agir globalement) prend ici tout son sens. Alors que la tendance à consommer local émerge pour réduire l'empreinte carbone et préserver l'environnement; nous sommes confrontés à une réalité : la nature ne dispense pas toutes ses richesses au niveau local. Outre la diversité des ressources naturelles, la division internationale du travail a créé une expertise spécifique dans certains domaines de production, selon les régions du monde. Certains pays se spécialisent et excellent dans la production de biens ou de services spécifiques, rendant l'interdépendance globale non seulement bénéfique mais aussi nécessaire. Cette interdépendance renforce l'idée que globalisation et consommation locale ne sont pas antagonistes, mais doivent coexister harmonieusement pour répondre aux besoins des populations tout en respectant l'environnement.

En plus de représenter une alternative écologique au transport aérien, la nouvelle liaison en perspective contribuera également à alléger le trafic maritime dense au détroit de Gibraltar, tout en facilitant une plus grande intégration régionale. Aujourd'hui le monde entame son entrée à la quatrième révolution industrielle, qui diffère de ses précédentes par sa rapidité, son étendue et ses répercussions globales. Cette métamorphose, stimulée par la convergence des technologies du monde réel, digital et biologique, peut présenter des réponses tangibles et efficaces à ce besoin de rapidité et de fluidité des mouvements.

Cette nouvelle révolution industrielle, caractérisée par la numérisation et la convergence des technologies, offre des opportunités d'optimisation des réseaux d'approvisionnement et de dynamisation de l'économie mondiale.

Cette dernière révolution est propulsée par des avancées dans le domaine de l'intelligence artificielle, de la robotique, de l'internet des objets, des transports autonomes, de la fabrication 3D et de la nanotech entre autres. Dans ce sens, l'intelligence artificielle continue à s'ancrer progressivement dans nos vies quotidiennes; elle va des aides numériques aux véhicules sans conducteur. Ces évolutions technologiques ont le potentiel de rehausser le bien-être global et d'introduire des produits et services innovants pour les utilisateurs; notamment une circulation fluide et un temps de franchissement des frontières optimisé.

Aujourd'hui encore environ 90% de tout le commerce mondial s'effectue via des conteneurs maritimes, avec plus de 500 millions expédiés chaque année dans la chaîne

[32] J.G. Carrier, "Think locally, act globally: The political economy of ethical consumption", in G. De Neve, L. Peter, J. Pratt, and D.C. Wood (Eds.), Hidden Hands in the Market: Ethnographies of Fair Trade, Ethical Consumption, and Corporate Social Responsibility (Research in Economic Anthropology, Vol. 28), Emerald Group Publishing Limited, Bingley, 2008, pp. 31-51.

d'approvisionnement commerciale[33]. Étonnamment, moins de 2% de ces conteneurs font l'objet d'inspections. Dans le secteur maritime, caractérisé par des volumes considérables de marchandises, le contrôle effectif des conteneurs représente un défi technique majeur en raison de l'ampleur des opérations. En raison des volumes massifs des marchandises impliquées, inspecter l'intégralité des conteneurs avec les moyens en usage actuellement serait impraticable et pourrait paralyser le commerce maritime. Cette réalité souligne l'ampleur considérable du défi sécuritaire, étant donné que ces conteneurs, parcourant les océans d'un pays à l'autre et d'un continent à l'autre, deviendrait un moyen au service des activités illicites et de contrefaçon. Cette situation représente ainsi une menace sérieuse pour la chaîne d'approvisionnement commerciale internationale.

Cette contrainte technique, conjuguée aux réalités climatiques, souligne l'importance cruciale de rechercher des alternatives et des solutions innovantes pour diversifier l'offre de transport et soulager le mode maritime lorsque cela est possible, en vue de renforcer la sécurité des échanges internationaux et baisser l'empreinte environnementale des modes de transports les plus polluants.

Dans ce contexte, l'industrie ferroviaire émerge comme un renouveau technologique. Elle représente une innovation technologique majeure. D'ailleurs, depuis l'apparition du train au 19ème siècle, sa progression n'a jamais fléchi. Illustrées par la mise en service de nouveaux trains roulant à des vitesses gigantesques constamment évolutives et équipés de plus en plus de hautes technologies de pointe pour une mobilité durable et intelligente, les avancées dans ce domaine sont constantes.

Afin de réduire les émissions de carbone, diverses solutions de décarbonation telles que les trains alimentés par des batteries ou par de l'hydrogène font l'objet d'explorations. L'objectif est d'atteindre un taux de recyclage de 87% pour les composants des trains, contribuant ainsi à une approche plus durable dans le domaine des transports[34].

---

[33] Bo-Shakira Harris. "Container Control/The Global Container Control Programme." [En ligne] Disponible sur : https://www.unodc.org/ropan/en/BorderControl/container-control/ccp.html#:~:text=About%2090%25%20of%20all%20trade,less%20than%202%25%20are%20inspected

[34] Face à face avec Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom | CentraleSupélec Alumni. (2023, 25 mai). CentraleSupélec Alumni. in. https://association.centralesupelec-alumni.com/article/face-a-face-avec-henri-poupart-lafarge-pdg-d-alstom/25/05/2023/3965

Les outils émergents de cette révolution, notamment dans le domaine du transport, comme le scanner pour trains de marchandises d'Eurotunnel[35]témoignent de l'importance d'adopter des technologies avancées pour répondre aux exigences d'un marché globalisé et complexe. A ce titre, le scanner pour trains de marchandises, mis en place par Eurotunnel à Calais-Fréthunen France, offre une réponse tangible et opérationnelle. Cette technologie permet de contrôler jusqu'à 30 trains par jour, roulant à une vitesse de 20 km/h, sans marquer d'arrêt. L'objectif principal est de réaliser un gain significatif de temps de contrôle tout en intensifiant la lutte contre les trafics illicites. Cette initiative est l'exemple démontrant l'importance d'adopter des technologies avancées pour optimiser les flux de marchandises à l'ère de la quatrième révolution industrielle. En scannant la totalité des trains de marchandises, ce système opérationnel depuis le deuxième trimestre 2018 surmonte les défis techniques associés aux volumes élevés du fret, offrant ainsi une approche plus exhaustive pour assurer la sécurité des mouvements transfrontaliers de marchandises[36].

Aujourd'hui, le transport ferroviaire est devenu une alternative compétitive à l'aviation aussi sur le court et le moyen courrier[37]. Il propose une solution rapide et efficace tout en minimisant les tracas liés à l'embarquement et au débarquement. Cette option répond aux défis posés par l'augmentation des échanges aux niveaux national, régional et international. Cette tendance est justifiée par la nécessité de promouvoir la durabilité écologique, en alignement avec les objectifs du développement durable[38].

Le transport ferroviaire, en tant qu'alternative durable au transport aérien et routier, se révèle être une pièce maîtresse dans le puzzle complexe des défis mondiaux actuels. Dans le cadre des initiatives du pacte vert de l'Union européenne, visant à une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici 2050[39], il s'avère crucial de passer à des modes de transport plus respectueux de l'environnement. En 2018, les transports représentaient 25 % des émissions totales de gaz à effet de serre de l'UE, principalement attribuables au transport routier (72 %).

---

[35] Un scanner pour trains de fret à Calais-Fréthun en 2018." (2017, 7 mars). [En ligne] Disponible sur : https://www.actu-transport-logistique.fr/archives/ferroviaire/un-scanner-pour-trains-de-fret-a-calais-frethun-en-2018-420268.php

[36] Un scanner pour trains de fret à Calais-Fréthun en 2018." (2017, 7 mars). [En ligne] Disponible sur : https://www.actu-transport-logistique.fr/archives/ferroviaire/un-scanner-pour-trains-de-fret-a-calais-frethun-en-2018-420268.php

[37] *Transport and environment report 2020 - Train or plane?* (n.d.). European Environment Agency. https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2020

[38] Bodiguel, Jocelyn. « Objectifs de développement durable » . Développement durable, 15 mai 2020, www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable.

[39] Transports motorisés : train, avion, route ou bateau — quel est le plus écologique ?" European Environment Agency. [En ligne] Disponible sur : https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/transports-motorises-train-avion-route

Bien que les transports ferroviaires ne contribuent qu'à hauteur de 0,4 % du total des émissions, il constitue le choix de déplacement le plus approprié et efficace. Les répercussions écologiques de l'aviation, particulièrement en termes de passagers-kilomètres, sont soulignées, renforçant l'idée du rôle déterminant du transport ferroviaire dans la réduction des émissions associées aux déplacements de passagers, sans parler d'initiatives qui préconisent un quota de 4 vols par vie[40]. Notamment en l'émergence d'un tourisme de masse dans le monde depuis la démocratisation du transport aérien.

Ainsi, au-delà de l'enjeu stratégique et économique que représente ce projet, il faut reconnaître son potentiel à contribuer à la réalisation des Objectifs de Développement Durable des Nations Unies. Les ODD, adoptés par les Nations Unies en 2015 visent à promouvoir un développement inclusif, durable et respectueux de l'environnement, tout en relevant des défis mondiaux tels que la pauvreté, l'inégalité, le changement climatique et la préservation des écosystèmes marins. Le projet peut jouer un rôle clé dans la réalisation de certains de ces objectifs, notamment en favorisant une meilleure intégration économique et sociale entre les pays de la région, en facilitant l'accès aux marchés mondiaux pour les produits africains, en renforçant les infrastructures de transport durables et en stimulant les échanges commerciaux.

De fait, après des années de stagnation, le gouvernement espagnol, démontrant ainsi le sérieux de son implication dans ce projet, pour financer[41] une nouvelle étude nécessaire à l'avancement du processus de construction, en 2022, un premier transfert de fonds d'une valeur de 750 000 euros a été effectué du ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain espagnol vers la SECEGSA; pour les années 2023 et les suivantes. Les contributions du MITMA (Ministère des Transports, de la Mobilité et de l'Agenda Urbain espagnol) pour le développement des travaux se décomposent comme suit : 2023:750.000(€) : 2024: 525.000(€) ; 2025: 275.000 (€).

Depuis quatre décennies, divers forages, recherches et tests ont été menés afin d'évaluer la viabilité du projet, sous l'égide d'un comité conjoint orchestrant les opérations de deux entreprises publiques: la SNED (Société nationale d'études du détroit de Gibraltar) du Maroc et la SECEGSA[42](la société espagnole d'études de la

[40] Bousenna, Y. (2023, août 14). Jancovici plaide pour " ; 4 vols dans une vie" ; : une " ; évidence" ; ou un " ; délire décroissantiste" ; ? www.marianne.net. https://www.marianne.net/agora/analyses/les-quatre-vols-dans-une-vie-de-jancovici-faut-il-limiter-lavion-ou-bien-carrement-linterdire

[41] Boletín Oficial del Estado (BOE). [En ligne] Disponible sur : https://www.boe.es/boe/dias/2023/06/16/pdfs/BOE-A-2023-14413.pdf

[42] "Tunnel entre l'Espagne et le Maroc : ce projet parmi les plus ambitieux au monde est-il réalisable ?", FRANCE 24, Publié le : 08/02/2023

communication fixe à travers le détroit de Gibraltar) d'Espagne. De même, Herrenknecht, firme allemande spécialisée dans la conception de tunneliers de toutes tailles et reconnue comme leader mondial des gros tunneliers, a été désignée pour superviser le développement du tunnel qui traversera le détroit de Gibraltar, reliant ainsi l'Espagne au Maroc[43].

Le choix final pour le projet de tunnel sous la Méditerranée entre l'Espagne et le Maroc a été effectué par un comité d'experts à la fin des années 1990 et prévoit le creusement de trois tunnels sous la mer, avec des points d'entrée et de sortie à Malabata dans la baie de Tanger au Maroc et Punta Paloma près de Tarifa en Espagne, à une profondeur maximale de 475 mètres, similairement à ce qui a été fait pour le tunnel sous la Manche. Selon la SECEGSA, cette infrastructure permettrait à moyen terme le transit de plus de 13 millions de tonnes de marchandises et 12,8 millions de passagers par an, ce qui "pourrait contribuer grandement au développement économique de l'ouest de la Méditerranée"[44].

Finalement, devant ses implications économiques, sociales et politiques majeures, l'intérêt du projet est double. D'une part, il vise à faciliter le transport des personnes et des marchandises entre les deux rives de la Méditerranée et, d'autre part, il aspire à renforcer la coopération entre les pays méditerranéens. Son impact économique pourrait être considérable; il pourrait stimuler le développement économique des régions avoisinantes. En effet, à l'image de l'effet positif de projets de connexion artificiels similaires à travers le monde – comme le tunnel sous la Manche, le canal de Suez, le canal du Panama, le tunnel de Seikan et le tunnel du Mont Blanc – sur les échanges régionaux et mondiaux, ce projet pourrait jouer un rôle similaire dans sa région et bien au-delà. D'ailleurs, bien que d'autres modes de transport existent, ces projets ont prouvé leur valeur ajoutée pour la promotion des échanges internationaux et des relations interétatiques.

Toujours est-il que, face à l'objectif ambitieux de mettre en place une liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar, le défi majeur, qui en découle, se manifeste à divers niveaux: C'est une entreprise de grande envergure, soumise aux ordres juridiques Marocain, espagnol et de l'Union européenne, qui présente une complexité accrue conjuguée à une souveraineté sur ce détroit partagée entre trois Etats, à savoir le Maroc, l'Espagne, et le Royaume-Uni. La réalisation de cette

[43] Morocco World News. (s. d.). Morocco, Spain Relaunch Gibraltar Strait Tunnel Project. https://www.moroccoworldnews.com/. https://www.moroccoworldnews.com/2023/02/353895/morocco-spain-relaunch-gibraltar-strait-tunnel-project

[44]Espagne et Maroc relancent le projet de tunnel sous le détroit de Gibraltar." [En ligne] Disponible sur : https://www.actu-transport-logistique.fr/lantenne/actualite/transport-maritime/espagne-et-maroc-relancent-le-projet-de-tunnel-sous-le-detroit-de-gibraltar-729549.php

construction transfrontalière expose les entrepreneurs à des risques politiques, économiques, financiers et sociaux, exigeant une stricte conformité aux droits et aux obligations contractuels. Les instances Hispano-marocaines en charge du projet doivent donc anticiper divers aspects inhérents à la détermination du statut juridique du détroit de Gibraltar, aux droits et obligations du droit de la mer, du droit maritime, et aux lois applicables à sa construction et à son exploitation.

Les aspects liés au droit maritime, au droit de la mer et à la souveraineté sur les fonds marins nécessitent une attention particulière, tout comme les autorisations potentielles à obtenir des organismes compétents. Des questions telles que la qualification juridique des structures marines, la sécurité, la responsabilité et la réglementation environnementale s'ajoutent à la complexité juridique du projet. La mobilisation de fonds considérables pour le projet nécessite l'élaboration de modalités de financement spécifiques, la sélection appropriée de contrats et de partenariats, ainsi que la mise en place d'accords contractuels visant à garantir les sûretés et les garanties financières nécessaires. La question de l'immigration clandestine constitue une préoccupation majeure sur la scène internationale, notamment pour les pays européens, en raison des frontières communes de l'Union européenne (UE) qui jouxtent la zone de réalisation du projet.

Bien plus, l'enjeu crucial consiste à réaliser l'ouvrage sans perturber le transit des navires ni la navigation internationale dans le détroit de Gibraltar. En résumé, la réussite du projet Afrotunnel nécessite une approche intégrée prenant en compte des aspects techniques, financiers et juridiques complexes, tout en respectant les normes internationales et les préoccupations des parties prenantes. Les principaux enjeux résident donc dans la résolution des défis juridiques, contractuels et opérationnels pour assurer le succès de cette entreprise intercontinentale.

Désormais, la réalisation du projet Afrotunnel implique une approche intégrée, prenant en compte des aspects techniques, financiers et juridiques complexes, tout en respectant les normes internationales et les préoccupations des parties impliquées. Il est impératif de prendre en compte toutes ces problématiques lors de la planification du projet, en particulier en ce qui concerne les mesures de sécurité et les implications politiques associées.

Dès lors, quels sont les principaux enjeux juridiques, contractuels et opérationnels pour assurer la réussite de ce projet intercontinental ?

Pour répondre à cette question principale encore faut il répondre aux questions secondaires suivantes :

1. Comment le statut juridique du détroit de Gibraltar influence-t-il le développement et la mise en œuvre du projet de liaison fixe ferroviaire ?

2. Quels sont les principaux défis juridico-contractuels lors de la phase de construction et comment peuvent-ils être anticipés et gérés ?

3. Comment s'assurer que la phase d'exploitation de la liaison respecte les normes de sécurité maritime, environnementale et d'autres réglementations applicables?

4. Comment qualifier le mode de transport s'opérant via le tunnel ?

5. Quel cadre de gouvernance et quel régime juridico-contractuel sont nécessaires pour assurer une exploitation efficace et durable de la liaison?

Pour répondre à ces questions, ce mémoire se structure autour de deux grandes parties: Dans la première, nous aborderons les aspects juridiques et contractuels inhérents à la construction de la liaison fixe ferroviaire à travers le détroit de Gibraltar. Nous nous pencherons notamment sur les enjeux spécifiques posés par le statut juridique du détroit et explorerons les implications contractuelles de la mise en œuvre d'un tel projet.

Dans la seconde, l'accent sera mis sur les défis juridiques, opérationnels et de gouvernance qui se posent lors de la phase d'exploitation de la liaison. Cela nous permettra d'examiner les normes et réglementations essentielles à respecter ainsi que le cadre de gouvernance juridico-contractuel optimal pour garantir une exploitation fluide et sécurisée de la liaison.

Ainsi, loin de prétendre à une étude approfondie du sujet, ce mémoire professionnel se veut d'abord être une introduction personnelle, offrant une opportunité de découverte et d'exploration des problématiques qui ont suscité notre curiosité à travers le présent travail de recherche. Il est centré sur le projet de construction et d'exploitation de la liaison fixe entre l'Espagne et le Maroc, tout en abordant les questions soulevées par la construction internationale, notamment en mer. L'objectif est de fournir une base de réflexion personnelle pour les sujets liés à ce type de construction transfrontalière.

Se limitant aux aspects juridiques, il a vocation à examiner uniquement ces aspects juridiques et contractuels inhérents à la réalisation de ce projet d'envergure, en prenant comme référence l'expérience du tunnel sous la Manche reliant la France et le Royaume-Uni. L'objet de ce mémoire serait ainsi l'étude des aspects et des défis juridiques liés à la construction et à l'exploitation de l'Afro-tunnel ferroviaire sous-marin Maroc-Espagne, en comparant ce projet avec le tunnel sous la Manche.

Une étude comparative avec les traités et conventions de mise en œuvre et de l'exploitation du tunnel sous la Manche ne serait que bénéfique et opportune quant aux traités, à la sécurité, au contrôle et défis juridictionnels et de droit appliqué en cas de litiges.

Il s'agira d'abord d'étudier les conventions existantes à cet effet et de prévoir le contenu de conventions bilatérales ou multilatérales nécessaires à la mise en œuvre du projet. Il s'agira, ensuite, de traiter les différents aspects juridiques du droit maritime, droit international privé, de sécurité des personnes et des marchandises liés à son exploitation, et à la gestion et maintenance technique des installations ferroviaires sous-marines. La sauvegarde de l'environnement marin est à prendre également en compte dans les défis et enjeux juridiques de ce projet. Il serait judicieux et opportun d'aborder l'application et la dimension juridique des dispositions prévues pour la préservation de la vie dans les fonds marins en droit marocain, espagnol, de l'union européenne et dans les Conventions de protection du milieu marin. Quant au côté méthodologique, nous avons opté pour une approche de recherche documentaire.

PARTIE I :

ASPECTS JURIDIQUES ET MODALITÉS CONTRACTUELLES LIES À LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE FERROVIAIRE

La concrétisation d'une liaison ferroviaire fixe entre le Maroc et l'Espagne, surtout à travers un détroit aussi stratégique que celui de Gibraltar, requiert une prise en compte méticuleuse des défis juridiques. Cette dimension stratégique implique non seulement une étude technico-géographique rigoureuse, mais aussi une conformité stricte aux normes internationales, garantissant ainsi la viabilité et la légitimité du projet. Outre les enjeux liés à la souveraineté et au droit de la mer, il existe des préoccupations politiques qui peuvent influencer la réalisation du projet.

La construction de la liaison fixe ferroviaire au détroit de Gibraltar n'est pas simplement une entreprise technique; elle s'imbrique dans un réseau complexe d'enjeux juridiques et contractuels. Cette section mettra en lumière ces aspects tout en tirant des parallèles avec le tunnel sous la Manche.

Nous analyserons d'abord le statut juridique du détroit de Gibraltar et le contexte légal lié, avant de nous pencher sur les implications juridiques propres à la phase de construction, en explorant les défis et nécessités de coordination, et des enjeux de gestion juridique et contractuelle et de gestion de projet qui se présenteraient tout au long de cette phase de construction.

TITRE I : LE STATUT JURIDIQUE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR ET SON IMPACT SUR LE PROJET DE LIAISON FIXE FERROVIAIRE

Le détroit de Gibraltar, carrefour maritime de premier ordre, se situe au cœur d'une constellation d'enjeux juridiques[45]. En tant que passage maritime stratégique, il suscite

[45]IRES, ,ACTES DE LA RENCONTRE INTERNATIONALE, "*LE DÉTROIT DE GIBRALTAR : "ENJEUX, DÉFIS ET APPROCHES DES ACTEURS*", Rabat 24 septembre 2018,.p.13

de nombreuses questions juridiques, notamment en termes de souveraineté. Outre les enjeux liés à la souveraineté et au droit de la mer, il existe des préoccupations politiques qui peuvent influencer la réalisation du projet de liaison fixe Espagne-Maroc[46].

Le Détroit de Gibraltar, carrefour stratégique entre l'Europe et l'Afrique, a toujours été l'objet de nombreux accords et conventions internationaux. Son régime juridique est marqué par l'absence de régime spécial dans la mesure où il est régi par les dispositions du droit de la mer, s'agissant notamment du zonage des espaces maritimes en vertu duquel la souveraineté est décroissante, partant du littoral vers la haute mer. Il est aussi régi par le régime juridique prévu pour les détroits internationaux dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer de Montego Bay 1982[47].

Cependant, si les conventions multilatérales sur le droit de la mer constituent le principal socle juridique établissant les règles internationales en la matière, elles laissent néanmoins une certaine marge de manœuvre aux États. Ceux-ci peuvent choisir de déroger à certaines dispositions, en particulier en ce qui concerne la délimitation des frontières maritimes ou les régimes applicables à certains espaces maritimes qu'ils peuvent revendiquer en vertu du droit de la mer. Bien que l'article 3 de la Convention de Montego Bay stipule que les États ont le droit de définir leur mer territoriale jusqu'à une limite de 12 milles marins, ils peuvent également convenir de concessions spécifiques dans certaines zones en échange d'autres avantages.

Dans cette perspective, il est pertinent de passer en revue des conventions internationales bilatérales majeures datant du début du 20ème siècle relatives au partage d'influences sur le détroit de Gibraltar. Ces conventions prévoient des dispositions spécifiques applicables au détroit et traitent en particulier du libre passage, lui conférant ainsi un régime juridique distinct.

---

[46]Amiral J-F. COUSTILLIERE,"*LE DÉTROIT DE GIBRALTAR : APPROCHES GÉOSTRATÉGIQUES DES ACTEURS"*, IRES, Rabat 24 septembre 2018, p.54

[47] D. DAHAK, «FAISABILITÉ ET CONDITIONS JURIDIQUES DE LA LIAISON FIXE ENTRE LE MAROC ET L'ESPAGNE à TRAVERS GIBRALTAR», Centre National de Documentation, p. 36

À noter, d'ores et déjà, que ce sont les caractéristiques topographiques et hydrographiques du détroit de Gibraltar et du détroit du Pas de Calais qui serviront de données d'entrée pour les chapitres du présent titre :

Largeur du détroit de Gibraltar[48]. Le détroit de Gibraltar s'étire sur 36 milles marins, soit environ 67 km, de son point d'entrée à sa sortie. Sa largeur fluctue entre 8 milles marins (14,8 km) et 27 milles marins (50 km). À son endroit le plus étroit, la distance est d'environ 8 milles marins, s'établissant entre Punta de Oliveros en Espagne et Pointe Cires au Maroc. Au contraire, à son point le plus large, il mesure 27 milles marins, soit 45 km, en reliant le Cap Trafalgar en Espagne au Cap Spartel au Maroc.

Selon l'Organisation hydrographique internationale (OHI), les délimitations hydrographiques du détroit sont marquées par la ligne reliant le cap Trafalgar au cap Spartel à l'Ouest, s'étendant sur 27 milles marins (50 km) dans l'Atlantique, et par celle joignant la pointe de l'Europe à la pointe d'Almina à l'Est, sur une distance de 13 milles marins (24 km) du côté méditerranéen.

Parallélisme avec le détroit du Pas de Calais[49]. Le Pas de Calais, quant à lui, aussi appelé détroit de Douvres en anglais (Strait of Dover ou Dover Strait), est un passage étroit de la Manche localisé à son extrémité est, jouxtant la mer du Nord. Le détroit a une largeur de 18 à 25 miles (30 à 40 km) et sa longueur s'étend sur 185 km[50] et atteint sa plus faible largeur, soit 31 km[51], entre le cap Gris-Nez et la ville de Douvres.

Il forme une séparation naturelle entre la Grande-Bretagne, représentée par la ville de Douvres, et le continent européen, symbolisé par Calais, ce canal d'eau reliant la Manche à la mer du Nord.

---

[48] Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law. (2021). Straits — UNCLOS (UN Convention on the Law of the Sea) — Innocent passage — Marine environment, protection. Dans A. Peters (Dir.) & R. Wolfrum (Dir.), (2004-2020). Oxford Public International Law. https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1172

[49] Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Strait of Dover". Encyclopedia Britannica, 6 Oct. 2021, https://www.britannica.com/place/Strait-of-Dover. Accessed 25 August 2023.

[50] Larousse, Éditions. Pas de calais en anglais Strait of Dover Détroit de Douvres - LAROUSSE. www.larousse.fr/encyclopedie/divers/pas_de_Calais/110847#:~:text=D%C3%A9troit%20entre%20la%20France%20et,au%20maximum%20de%2072%20m.

[51] Inovagora. European Straits Initiative, « Détroit du Pas de Calais - Partenaires - European Straits Initiative » . Inovagora, www.fr.europeanstraits.eu/Partenaires/Detroit-du-Pas-de-Calais#:~:text=Pr%C3%A9sentation%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20du%20d%C3%A9troit,parfois%2C%20seulement%2020%20m%C3%A8tres).

CHAPITRE I. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) : Régime général des espaces maritimes

La Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, signée à Montego Bay en Jamaïque le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994 et dont 157 États sont signataires jusqu'à date d'écriture de ce mémoire[52], représente le texte juridique régissant le droit de la mer. Cette convention pose les bases du zonage maritime, établit des implications clés sur la souveraineté et la navigation et détermine les droits d'exploitation des détroits.

Le zonage maritime est essentiel pour comprendre la distribution des droits et des responsabilités dans le Détroit de Gibraltar. Il détermine notamment les zones où la construction de la liaison ferroviaire peut être envisagée.

Le droit de la mer représente l'agrégat de principes internationaux qui touchent à la définition et aux qualifications des territoires marins ainsi qu'aux cadres d'activités liées à l'environnement marin..

Historiquement, la législation maritime a pris racine dans les coutumes. Sa principale origine est le droit international. L'aspiration des nations de la communauté mondiale à organiser les étendues maritimes a conduit à une formalisation progressive, durant le 20éme siècle, du droit de la mer via les conventions internationales. À partir de 1958, trois conférences internationales mondiales se sont tenues sous l'égide de l'ONU, débouchant sur la ratification de conventions internationales.

Une première assemblée de l'ONU à Genève en 1958 a abouti à quatre conventions signées le 29 avril 1958 concernant les territoires marins, à savoir la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958, la Convention sur la haute mer de 1958, la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer de 1958 et la Convention sur le plateau continental de 1958.

Bien que traditionnellement la haute mer ne soit pas assujettie à une dite souveraineté et que sa doctrine fondamentale soit la liberté, ces conventions ont instauré une régulation, qualifiant dorénavant cette étendue maritime comme un bien commun (*res*

[52]Collection des Nations Unies des Traité. (s. d.). https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=_fr

communis). L'avènement technologique et l'accès à des méthodes permettant à certains pays industrialisés d'exploiter les biens de cette mer ont motivé cette réglementation sur la liberté d'usage et d'exploitation.

Par ailleurs, la vague de décolonisation, associée à la mise à jour de dépôts d'hydrocarbures sous-marins, a engendré une remise en question de ces textes, menant à l'instauration d'une nouvelle convention internationale. Cette dernière a émané d'une troisième conférence onusienne. Une démarche entre 1973 et 1982 a culminé avec la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982 à Montego Bay, toujours en vigueur en 2023.

En conséquence, conformément aux dispositions du droit de la mer tel qu'il est aujourd'hui en vigueur, la mer se fragmente en zones distinctes. L'idée maîtresse étant que l'État côtier jouit de plus de droits à mesure qu'on s'approche de ses côtes.

Dans cette optique, on dénote 3 catégories de zones pour les espaces maritimes: Zone Internationale, Zone de droits souverains et Zone de souveraineté. Chaque délimitation implique des conséquences en termes des droits accordés à l'Etat côtier, aux Etats tiers ou à l'ensemble des Etats regroupés. Nous traiterons ici les zones de droits souverains et les zones de souveraineté seulement.

Section 1. Les zones de droits souverains :

L'article 77 de la convention de Montego Bay prévoit que, dans certaines zones, certains États vont bénéficier de droits souverains: « l'État côtier exerce des droits souverains sur le plateau continental en matière d'exploration et d'exploitation de ses ressources naturelles ». On parle ici du plateau continental d'une part et de la zone économique exclusive créée par la convention de Montego Bay d'autre part. Ce que cela signifie, c'est que l'État côtier a certains droits dans cette zone sans pour autant qu'ils soient confondus avec la souveraineté intégrale.

Contrairement aux autres zones maritimes, le plateau continental est intrinsèquement lié à une réalité tant physique que géologique. Bien que le cadre juridique de la convention de Genève de 1958 sur le plateau continental partage de nombreuses similitudes avec la convention de Montego Bay, c'est dans la question de délimitation que l'on observe un changement de normes.

Voilà ce que prévoyait l'article premier de la convention de Genève : le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes sont situées en dehors de la mer territoriale jusqu'à une profondeur de 200 mètres où au-delà de la limite jusqu'au point où la profondeur des eaux permet l'exploitation des ressources naturelles. La limite c'est le progrès mais le progrès n'a plus de limites, non plus.

L'article premier de la convention de Genève sur le plateau continental de 1958 dispose:

"*Aux fins des présents articles, l'expression « plateau continental » est utilisée pour désigner :*

a) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines adjacentes aux côtes, mais situées en dehors de la mer territoriale, jusqu'à une profondeur de 200 mètres ou, au-delà de cette limite, jusqu'au point où la profondeur des eaux surjacentes permet l'exploitation des ressources naturelles desdites régions; et

b) le lit de la mer et le sous-sol des régions sous-marines analogues qui sont adjacentes aux côtes des îles."

Cette règle, limitant le droit d'exploitation en profondeur aux compétences techniques de l'État côtier jusqu'à la profondeur où l'extraction des ressources est possible, établit une frontière qui est en constante évolution grâce aux avancées technologiques,crée une démarcation en perpétuelle adaptation du fait des innovations technologiques, laissant entendre que l'évolution technique est tout autant un déterminant que quelque chose qui le dépasse. Un Etat est en légalité d'exploiter.

Les droits conférés à l'État concernent principalement le sol et le sous-sol, sans impacter les droits sur les eaux surjacentes ou l'espace aérien. Cependant, il est permis, à certaines exceptions, de construire des îles artificielles à des fins souveraines, à condition qu'elles ne perturbent pas injustement le transport international[53].

En application des dispositions de l'article 76-1 de la convention de Montego Bay, le plateau continental englobe le fond de la mer et le sous-sol au-delà de la mer territoriale, sur toute l'étendue du prolongement naturel du territoire terrestre de cet État jusqu'au rebord externe de la marge continentale ou jusqu'à 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale. Les droits conférés à l'État concernent principalement le sol et le sous-sol, sans impacter

[53]P. Gautier, Virginie et J.-M. Tassin "Les plates-formes en mer et le droit international", in. Annuaire Français de Droit International Année 2013, 59 pp. 185-220, p.199

les droits sur la colonne d'eau ou l'espace aérien.Ainsi, si un État possède une telle extension, il peut l'étendre jusqu'à une distance de 200 milles marins.

La convention reconnaît, à l'article 77, que dans cette zone de la mer, l'État jouit de droits souverains pour explorer et exploiter ses ressources naturelles. Ainsi, s'agissant des ressources couvertes, selon l'alinéa 4 dudit article, les ressources naturelles englobent les ressources minérales et les autres ressources non-biologiques des fonds marins et des organismes vivants qui appartiennent à des espèces sédentaires. De plus, les droits de l'État sont exclusifs dans cette zone, signifiant que si l'État ne les exerce pas, aucun autre acteur ne peut exploiter à sa place.

Section 2. Les zones de souveraineté :

La notion de souveraineté s'entend comme l'autorité suprême d'un pouvoir qui ne subit aucune domination externe. Elle est vue comme une puissance incontestée que le droit international reconnaît comme une propriété fondamentale d'un État. En droit de la mer, on distingue deux principales zones de souveraineté en mer : la mer territoriale et les eaux intérieures.

Suite à la convention de Montego Bay en 1982, tout État détient le droit de délimiter l'étendue de sa mer territoriale, dont la limite ne saurait excéder 12 milles marins (approximativement 22,224 km) calculés depuis la ligne de base définie selon la convention avec une flexibilité prévue à l'article 7 de la convention, permettant le recours à la méthode des lignes de base droites dans les cas prévus par la convention.

Selon l'article 2, la prééminence de l'État côtier englobe l'intégralité de la mer territoriale, y compris l'espace aérien au-dessus, ainsi que les fonds marins et leurs sous-sols. Il s'agit d'une extension naturelle de son territoire terrestre, octroyant à l'État les mêmes privilèges.

Toutefois, par nécessité de faciliter le commerce mondial et le transport maritime, un assouplissement est apporté par la convention à travers son article 17, garantissant à tous les navires un droit de passage inoffensif dans les conditions prévues par la convention. Ainsi, ce droit de passage implique un caractère continu et rapide de la navigation en mer territoriale et ne peut porter atteinte à la paix et à la sécurité de l'Etat souverain.

CHAPITRE II. Souverainetés nationales sur le détroit de Gibraltar

La Convention de Montego Bay, tout en établissant un cadre juridique pour les États côtiers afin d'étendre leur souveraineté sur les eaux territoriales jusqu'à 12 milles marins, ne garantit pas l'application de plein droit de cette norme. Malgré la directive fixée par l'article 3 de la convention, plusieurs États ont conservé leurs délimitations maritimes telles qu'elles étaient avant l'adoption de la convention de Montego Bay de 1982 ou celle de Genève de 1958.

L'exemple le plus notable est le Royaume-Uni. Bien qu'il soit naturel pour un État côtier de chercher à maximiser sa souveraineté maritime, le Royaume-Uni n'a adopté la limite de 12 milles marins qu'en 1987, principalement en prévision de la construction du tunnel sous la Manche[54]. Jusque-là, il ne reconnaissait qu'une mer territoriale de 3 milles marins. Cette situation met en évidence le fait que la souveraineté territoriale maritime ne peut être déduite uniquement du droit international de la mer. Une proclamation nationale est essentielle pour affirmer ce droit.

Si le détroit de Gibraltar est bordé par trois États souverains : le Maroc, l'Espagne et le Royaume-Uni (via Gibraltar), parmi les 120 détroits dans le monde, 116 font partie des mers territoriales sur lesquelles les Etats côtiers exercent leur souveraineté[55].

Ainsi, en vertu du droit de la mer, et plus spécifiquement l'article 3 de la Convention de Montego Bay, chaque État a le droit de déterminer la largeur de sa mer territoriale dans une limite fixée à 12 milles marins, à partir de lignes de base conformes à la Convention.

Considérant que la largeur maximale du détroit de Gibraltar est de 27 milles marin entre ses points les plus éloignés, une simple division donnerait 13,5 milles marins de chaque côté de la ligne médiane[56]. Cela dépasse d'environ 1,5 mille marin la limite fixée par la Convention de Montego Bay pour chaque État. Cependant, ce calcul ne

[54] Territorial Sea Act 1987. www.legislation.gov.uk/ukpga/1987/49.

[55] De Yturriaga, J. A. (1991). Straits used for international navigation : A Spanish Perspective. Martinus Nijhoff Publishers.

[56] Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law. (2021). Straits — UNCLOS (UN Convention on the Law of the Sea) — Innocent passage — Marine environment, protection. Dans A. Peters (Dir.) & R. Wolfrum (Dir.), (2004-2020). Oxford Public International Law.
https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1172

concerne que la zone la plus large du détroit. Sur l'ensemble de ses 67 km de longueur, la majeure partie des eaux du détroit serait en réalité classée comme mer territoriale pour chacun des trois Etats depuis la ligne médiane en application de l'article 15 de la convention sur la délimitation de la mer territoriale entre Etats dont les côtes sont adjacentes ou se font face.

Toutefois, bien que les États côtiers jouissent d'une pleine souveraineté sur leurs eaux territoriales, ils ont l'obligation d'assurer le passage inoffensif des navires étrangers et ne peuvent le suspendre. Cette disposition est consacrée par l'article 17 de la Convention de Montego Bay de 1982, ainsi que par l'article 16 de la Convention des Nations Unies sur la mer territoriale et la zone contiguë de 1958.

Section 1. Dahir portant loi 1-73·211 du 2 Mars 1973

Le Royaume du Maroc, en conformité avec les textes internationaux, a délimité sa mer territoriale sur une distance de 12 milles marins, conformément à l'article 3 de la Convention de Montego Bay de 1982, qu'il a ratifiée en 2007. Cette approche stratégique du Maroc en matière de démarcation maritime est solidement inscrite dans sa législation nationale. Le Dahir portant loi nº 1-73-211 du 2 mars 1973, définissant la limite des eaux territoriales, a été amendé par le dahir nº 01-81-179 du 8 avril 1981. Ce dispositif législatif détaille l'étendue de la mer territoriale, la méthode de mesure et le cadre juridique associé.

De surcroît, le décret nº 2-75-311 du 21 juillet 1975 fournit des précisions sur les lignes de démarcation des baies le long du littoral marocain et établit précisément les coordonnées géographiques de la limite des eaux territoriales ainsi que de la zone de pêche exclusive.

La législation marocaine, cherchant à s'adapter aux standards internationaux, a été complétée par le Dahir n° 1-20-02 du 6 mars 2020. Cette mise à jour de la loi n° 37-17 apporte des modifications au dahir original de 1973. Elle confirme que la mer territoriale marocaine s'étire sur 12 milles marins, conformément aux principes établis par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay) de 1982. Ce texte s'est enrichi de nouvelles dispositions, abordant notamment la limite externe de la mer territoriale, sa largeur et les coordonnées géographiques pertinentes.

Affirmant sa souveraineté, le Maroc garantit le droit de passage inoffensif des navires étrangers à travers sa mer territoriale, en harmonie avec les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

En ce qui concerne la délimitation de cette mer territoriale vis-à-vis de l'Espagne, l'article 2 du Dahir portant LOI 1-73·211 stipule : **"***Sauf convention particulière, la largeur des eaux territoriales ne s'étendent pas au-delà d'une ligne médiane dont tous les points sont équidistants des points les plus proches des lignes de base des côtes marocaines ou qui leur sont limitrophes.***"**

Le Maroc se réfère également à la convention de Montego Bay, en particulier à son article 15, qui établit une ligne médiane pour les États possédant des côtes adjacentes ou opposées. Cependant, tenant compte de l'article 2 du Dahir cité ci-dessus, qui réserve la mise en application de cette règle à l'absence de convention spécifique, il convient de vérifier l'existence de conventions ou d'accords bilatéraux potentiellement signés avec l'Espagne, compte tenu de la position géographique de cette dernière par rapport au Maroc. À la date de la rédaction de ce document, aucune convention à ce sujet ne nous est connue. Par conséquent, en nous basant sur le principe de "publicité des traités" émanant de l'article 102 de la Charte des Nations Unies, nous pouvons légitimement présumer qu'il n'existe aucun traité entre le Maroc et l'Espagne qui contreviendrait à l'application de l'article 2 du Dahir mentionné.

Malgré la complexité de la situation dans cette région, du fait des revendications territoriales et des enjeux stratégiques, le Maroc et l'Espagne, contrairement à la situation initiale entre le Royaume-Uni et la France, n'auraient pas à affronter une problématique aussi épineuse en ce qui concerne la démarcation de la mer territoriale pour un éventuel tunnel. La ligne médiane, prévue par la Convention de Montego Bay pour les États à côtes adjacentes, est un standard que les deux nations devraient honorer.

Pour l'éventuel tunnel entre le Maroc et l'Espagne, il n'y aurait pas besoin de modifier la mer territoriale marocaine, car les délimitations sont déjà bien établies. Ceci contraste avec la situation du Royaume-Uni qui a dû ajuster sa mer territoriale pour des raisons de sécurité et de juridiction concernant le tunnel sous la Manche. Un scénario similaire à celui du tunnel sous la Manche aurait exigé des négociations bilatérales intenses entre le Maroc et l'Espagne. Cependant, la situation actuelle entre ces deux pays est déjà bien définie, du moins dans la zone de réalisation du projet de liaison, évitant ainsi des ajustements pour un futur tunnel.

Afin de fournir une vue d'ensemble sur cette question, il serait également pertinent d'explorer la position juridique interne de l'Espagne.

Section 2. Décret royal 2510/1977 du 5 août 1977

Alors que le Maroc étend sa mer territoriale jusqu'à la ligne médiane, notre objectif est de confirmer si l'Espagne revendique également jusqu'à cette même ligne.

L'Espagne, à travers sa réglementation interne, a établi une mer territoriale s'étendant sur 12 milles marins. C'est le décret royal 2510/1977 du 5 août 1977 qui précise cette délimitation. Les dispositions de ce décret en matière de mer territoriale correspondent en grande partie à celles de la Convention de Montego Bay.

Le Décret royal 2510/1977 ne détaille pas les modalités de navigation à l'intérieur de cette mer territoriale. Toutefois, les directives concernant le passage inoffensif dans la mer territoriale, mentionnées dans les articles 17 à 32 de la Convention de Montego Bay, sont directement pertinentes. En outre, lors de son adhésion à la Convention, l'Espagne a émis des déclarations mettant en avant les prérogatives de l'État côtier sur le passage de transit dans les détroits servant à la navigation internationale. Il convient donc de tenir compte de ces déclarations lors de l'interprétation et de l'application des dispositions de la Convention de Montego Bay.

CHAPITRE III. Accords et conventions européennes bilatéraux sur le partage des zones d'influences en méditerranée

L'article 15 de la convention de Montego Bay dispose que : "*Lorsque les côtes de deux Etats sont adjacentes ou se font face, ni l'un ni l'autre de ces Etats n'est en droit, sauf accord contraire entre eux, d'étendre sa mer territoriale au-delà de la ligne médiane [...]*". Les puissances européennes ont, depuis le siècle dernier, établi une série d'accords bilatéraux pour partager et définir leurs zones d'influence en Méditerranée, particulièrement autour du détroit de Gibraltar. Ces textes revêtent une certaine importance dans le contexte géopolitique du détroit méritant d'être passé en revue. Cependant, il convient d'ores et déjà de souligner que les raisons ayant été à l'origine de ces textes internationaux, s'alignant sur l'entente cordiale franco britannique de

1904, n'avait pas un fondement juridique mais plutôt des objectifs militaires et politiques[57].

Le détroit de Gibraltar est régi par le régime général pour les détroits internationaux, suivant la déclaration franco-britannique du 8 avril 1904, l'accord franco-espagnol du 3 oct 1904 et le traité franco-espagnol du 27 novembre 1912[58].

Section 1. Entente cordiale franco-britannique de 1904: la déclaration concernant l'Egypte et le Maroc du 8 avril 1904

La déclaration de 1904 avait pour objectif le partage des zones d'influence en Méditerranée[59]. Dès lors, l'art.7 de la déclaration de 1904 n'avait pas un fondement juridique mais plutôt des objectifs militaires et politiques[60].

En effet, la déclaration de 1904, par l'internationalisation du détroit de Gibraltar, n'avait pas pour but le libre passage maritime des navires si bien que les dispositions et obligations sous-jacentes ne sont pas opposables au Maroc du moment qu'il n'avait ni participé, ni adhéré à cette déclaration[61].

Le 8 avril 1904 l'Angleterre reconnaît la prépondérance de l'influence française au Maroc et s'assure en contrepartie la liberté de manœuvre en Égypte. L'accord précisait qu' « *il appartient à la France, notamment comme puissance limitrophe sur une vaste étendue, de veiller à la tranquillité de ce pays et de lui prêter son assistance pour toutes les réformes administratives, économiques et financières dont il a besoin* ».

D'ailleurs, jouissant d'un statut international stratégique particulier et reliant une partie de la haute mer de l'atlantique à une autre partie de la haute mer de la

---

[57] D. DAHAK : Faisabilité et conditions juridiques de la liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne à travers le détroit de Gibraltar pp. 36-37

[58] D. DAHAK : Faisabilité et conditions juridiques de la liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne à travers le détroit de Gibraltar p.37

[59] J. HOWORTH, «France, NATO and European Security : Status Quo Unsustainable; New Balance Unattainable?», Politique étrangère, n° 4, hiv. 2002-2003, pp. 1001-1016; Charles Grant, Transatlantic Rift : How to Bring the Two Sides Together, Centre pour la réforme Européenne, Londres, 2003,

[60] Entente cordiale franco-britannique - Texte de la déclaration concernant l'Égypte et le Maroc du 8 avril 1904

[61] D. DAHAK: *Ibidem* p.42

méditerranée, le détroit de Gibraltar est sans cesse convoité par les puissances coloniales[62].

En outre, le contexte de cette déclaration n'étant plus d'actualité n'a donc aucune incidence juridique sur la réalisation de la liaison intercontinentale objet du présent mémoire.

Section 2. Accord FRANCO-ESPAGNOL du 3 octobre 1904

L'accord franco-espagnol d'octobre 1904[63] est une déclaration publique d'adhésion à la déclaration franco-britannique[64] du 8 avril 1904. Les gouvernements britannique et français, « *s'inspirant de leurs sentiments sincèrement amicaux pour l'Espagne* » décidaient de prendre « *en particulière considération les intérêts qu'elle tient de sa position géographique et de ses possessions territoriales sur la côte marocaine de la Méditerranée, et au sujet desquels le gouvernement français se concertera avec le gouvernement espagnol*»[65].

Ainsi, l'Espagne se voyait attribuer une zone comprise entre l'embouchure de la Moulouya sur la Méditerranée et la partie occidentale de l'oued Loukos sur l'Atlantique ainsi qu'une zone dans le sud du Maroc, sur laquelle elle jouissait déjà depuis 1860 d'un droit d'établissement autour d'Ifni.

Le contexte de cette déclaration, s'inscrivant notamment dans une ère coloniale révolue, n'étant plus d'actualité, n'a donc, non plus, aucune incidence juridique sur la réalisation de la liaison intercontinentale objet du présent mémoire.

Maintenant que le statut juridique a été défini et qu'il n'empêche pas le droit des deux Etats riverains d'édifier l'ouvrage, il convient de s'intéresser aux normes juridiques applicables à l'opération de sa réalisation ainsi que les montages contractuels et financiers pertinents à celle-ci.

---

[62] Moufid CHEHAB, SÉMINAIRE SUR « LA LIAISON FIXE EUROPE-AFRIQUE A TRAVERS LE DÉTROIT DE GIBRALTAR : le régime juridique du détroit de Gibraltar Tanger : 12-13 octobre 1984. p.56)

[63] Journal Officiel de la République Française, du 5 Avril 1913, pp.3049-3052

[64] Delaunay, Jean-Marc. "L'Espagne, Un Allié Oublié ? Les Relations Franco-Espagnoles Au Début Du XXème Siècle." Relations Internationales, no. 106, 2001, pp. 151–63. JSTOR, http://www.jstor.org/stable/45344185.

[65] G. Lapouge, Maroc : le régime international de l'Empire chérifien depuis la fin du XIXe siècle. Le Monde diplomatique (23 août 2011). https://www.monde-diplomatique.fr/1955/11/LAPOUGE/21601

CHAPITRE IV. Le droit d'établissement de la liaison fixe en zones de souverainetés

Section 1. De la licéité d'édification de la liaison en milieu marin

La réalisation de projets d'envergure reliant deux territoires par un tunnel sous-marin n'est pas un concept nouveau. Déjà en 1876, la Commission Internationale du Chemin de Fer sous-marin envisageait de créer un lien entre la France et l'Angleterre. Ces ambitions historiques ont ouvert la voie à d'importantes questions juridiques. En évaluant ces questions à travers l'Histoire, nous pouvons mieux comprendre les défis associés à des projets similaires aujourd'hui, comme celui envisagé entre le Maroc et l'Espagne via le détroit de Gibraltar.

La délimitation des frontières sous-marines a toujours été un défi. Le projet du traité de 1876 entre la France et l'Angleterre abordait ce sujet, tout comme le Traité de Chequers en 1973. Avec le temps, la situation est devenue encore plus complexe à mesure que les pays étendaient leurs eaux territoriales. Par exemple, avant le Traité de Cantorbéry de 1986, alors que la France avait étendu ses eaux territoriales à 12 milles marins, le Royaume-Uni n'en avait que trois. Si le Royaume-Uni n'avait pas étendu ses eaux, une partie significative du tunnel sous la Manche aurait traversé la haute mer, soulignant ainsi les interrogations sur la souveraineté et les droits de construction.

Mais,le principe "*res nullius*", évoqué par des juristes tels que le Civil Research Committee[66] et Gidel, considère le sous-sol de la haute mer comme un territoire sans maître, pouvant être revendiqué par occupation. Ce concept a influencé la manière dont le Royaume-Uni et la France ont abordé la construction du tunnel sous la Manche, en particulier en ce qui concerne les fonds marins en haute mer. En effet, la Convention de Montego Bay et la Convention de 1958 sur le plateau continental ont offert des cadres juridiques qui leur ont permis de progresser dans leurs projets sans entraves majeures[67].

L'hypothèse serait que l'application du droit maritime ne s'appliquerait pas si l'on ne choisissait pas de passer à travers la colonne d'eau. Par conséquent, il serait permis de creuser un tunnel à partir du territoire relevant de la souveraineté d'un État afin

[66] D. JOUANNEAU, " le traité sur le tunnel sous la Manche". in.Annuaire français du droit international, volume 19, 1973.p.877.

[67] *D. JOUANNEAU*, " le traité sur le tunnel sous la Manche". in.Annuaire français du droit international, volume 19, 1973.p.877.

d'atteindre le sous-sol de la haute mer sans transiter par ladite colonne d'eau. C'est précisément cette condition qui a motivé la réalisation du tunnel sous la Manche, par exemple.

D'ailleurs, les aspects juridiques essentiels pris en compte pour évaluer la légitimité du projet transmanche étaient les réglementations relatives au plateau continental et à la haute mer. La Convention sur le plateau continental de 1958 a joué un rôle crucial ici, car une partie du tunnel traverse le plateau continental, une fois sortie des eaux territoriales de la France et du Royaume-Uni. Cette convention traite explicitement de l'aspect des tunnels. Conformément à son article 7, les dispositions de la convention ne limitent en rien le droit de l'État côtier d'utiliser des tunnels pour exploiter le sous-sol. Néanmoins, il aurait pu y avoir des discussions sur l'applicabilité de cet article au tunnel sous la Manche. Pour éclaircir la question, le concept de "droit de l'État côtier d'exploiter le sous-sol" a été interprété en application de l'article 2, paragraphe 1, de la Convention, qui affirme que "l'État côtier possède des droits souverains sur le plateau continental pour explorer et exploiter ses ressources naturelles"[68].

Concernant le détroit de Gibraltar, la situation est différente. Le Maroc et l'Espagne ont tous deux étendu leurs eaux territoriales à 12 milles marins depuis les années 1970. Cela simplifie grandement les démarches, car il n'y a pas d'inégalités territoriales comme cela a été le cas pour le tunnel sous la Manche. Cependant, pour réaliser un tel projet entre ces deux pays, il est impératif de mettre en place des accords bilatéraux robustes qui traitent de la sécurité, de l'environnement, du financement et de la gestion. En fin de compte, tout en s'inspirant des leçons tirées de projets antérieurs, chaque nouveau projet sous-marin nécessitera sa propre analyse juridique détaillée en fonction de son contexte unique.

Pour les eaux territoriales espagnoles et marocaines, elles couvrent les eaux du détroit qui sont soumises aux souverainetés des 2 Etats, Maroc et Espagne, et au passage inoffensif[69].

Il résulte de ce qui précède que, exclu le droit des Etats tiers au passage inoffensif, l'espace maritime du détroit de Gibraltar est soumis à la souveraineté des 2 Etats

[68] D. Jouanneau, " le traité sur le tunnel sous la manche". In.annuaire français de droit international, volume 19, 1973.p.877.

[69] Abhatoo : FAISABILITE ET CONDITIONS JURIDIQUES DE LA LIAISON FIXE ENTRE LE MAROC ET L'ESPAGNE A TRAVERS GIBR, p.51ALTAR , p.45

riverains l'Espagne et du Maroc, à savoir : eaux sous-jacentes, espace aérien les surplombant, sous-sol et sous –sol marin ainsi que toutes les activités à y effectuer[70].

Les deux Etats riverains peuvent donc édifier la liaison fixe via le détroit de Gibraltar sans un abus de droit (l'art.300 de la convention MB de 1982), c-à-d l'Espagne et le Maroc sont dans la légalité et le droit d'édifier une liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar qui ne va entraver ni le passage inoffensif, ni le passage en transit, dans la mesure où c'est le tunnel sous marin qui sera la solution technique la plus conforme d'autant plus que les obligations du Maroc et de l'Espagne n'entraveraient le passage ni sur ni sous la mer, ni dans la colonne d'eau[71]. Cependant, les autres scénarios techniques du genre de la liaison fixe envisagées, comme un pont ou un tunnel subaquatique, risquent d'entraver la navigation[72].

Section 2. Droit de passage et droit de transit : Dispositions de régulation du trafic maritime et de la navigation

Les textes internationaux garantissent le libre passage des navires via les détroits qui sont des liens de communication et de navigation. Ainsi, la majorité d'entre eux sont régis par les règles du droit international.

C'est ainsi que La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de Montego Bay de 1982 couvre en détail la liberté de navigation, en particulier en vertu des articles tels que l'article 36 sur les détroits internationaux, le droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales et archipélagiques aux articles 17 à 26 et à l'article 52, ainsi que la liberté de transit dans les détroits internationaux à l'article article 38[73].

Quant à la définition des détroits en droit international, Gidel précise que « *la notion géographique de détroit est celle d'un passage maritime resserré entre deux terres, quelles que soient ces terres, quelle que soit la largeur de la voie,*

---

[70] Abhatoo : FAISABILITE ET CONDITIONS JURIDIQUES DE LA LIAISON FIXE ENTRE LE MAROC ET L'ESPAGNE A TRAVERS GIBRALTAR,p.74

[71] Abhatoo : FAISABILITE ET CONDITIONS JURIDIQUES DE LA LIAISON FIXE ENTRE LE MAROC ET L'ESPAGNE A TRAVERS GIBRALTAR, p.51

[72]D.Dahak, Ibid. p.52

[73] op..cit.note 24 , p.2

quel que soit le nom dont on le désigne [74]». Pour la Cour Internationale de Justice, les détroits mettent en communication deux parties de la haute mer[75].

Il s'en déduit la définition de la commission de droit international selon laquelle les détroits reliant deux parties de la haute mer servent à la navigation internationale[76]. Encore faut-il signaler que des détroits soulèvent en droit international des divergences entre les puissances maritimes et les Etats riverains sur la notion de passage. Si les premières défendent le libre passage à travers les détroits, pour les secondes, il y a deux cas de figures : quand la largeur du détroit est supérieure à 12 milles marins, on ne peut empêcher le passage des navires étrangers ; mais quand celle-ci est inférieure à 12 milles marins, l'Etat riverain a le pouvoir d'interdire tout passage, pour la protection de sa sécurité.

S'agissant du cas du Maroc, en 1973 les eaux territoriales marocaines ont été portées à 12 milles marins encore que, pour ce qui est du détroit de Gibraltar, elles étaient limitées à distance égale des côtes espagnoles et marocaines[77]. Dans ce même contexte, lorsque la distance entre le Maroc et un Etat riverain est égale ou inférieure à 24 milles marins, « *on ne permet plus l'existence d'un couloir de haute mer suffisant pour la libre navigation maritime, un couloir de transit conforme au principe du passage inoffensif est permis par les eaux territoriales marocaines* »[78].

Cette position du Maroc est conforme à celle de l'Etat ibérique[79]. Alors, juridiquement, au vu du droit international, le Maroc et l'Espagne n'ont pas à demander d'autorisation des Etats tiers, car chaque Etat exerce une souveraineté sur le fond et le sous-sol marin situé dans ses eaux territoriales. «*En effet, en tant qu''espace situé le plus proche des côtes, les eaux territoriales sont*

---

[74] Wilson, George Grafton. "Le Droit International Public De La Mer. By Dr. Gilbert Gidel. Paris: Recueil Sirey, 1932. Vol. I, La Haute Mer, Pp. X, 530; Vol. II, Les Eaux Interieures, Pp. 393." American Journal of International Law 26.3 (1932): 647-48. Print.

[75] Annuaire de la commission de droit international. 1956.vol.II. p.258. article 17. Paragraphe 4

[76] Annuaire de la commission de droit international. *Ibidem*

[77] Dahir portant loi 1-73·211 du 2 Mars 1973

[78] Art. 3 du dahir du 2 mars 1962

[79] Décret royal 2510/1977 du 5 août 1977

soumises à la souveraineté de l'Etat riverain»[80]. Ainsi, même pour le fond marin et le sous-sol correspondant, aucune règle de droit international n'interdit la réalisation du projet de liaison fixe Maroc-Espagne via le détroit de Gibraltar, si ce n'est que porter préjudice à la navigation maritime[81].

Certes, l'un des scénarios du projet de liaison Europe-Afrique dont la construction représenterait un danger aussi bien pour l'ouvrage que pour les navires empruntant les routes maritimes est celui d'un pont au-dessus du détroit. Un tel édifice exigerait des 2 Etats maîtres de l'ouvrage l'obtention d'un accord international multilatéral au préalable auprès des Etats siégeant à l'ONU ainsi que la mise dans le détroit d'un système de sécurité réglementé.

Maintenant si l'on prend en considération les aspects juridiques liés aux enjeux de l'ouvrage, seule la liberté de navigation prime au premier abord. Et c'est le type de tunnel foré qui représente moins de difficultés soit sur le plan technique, soit sur le plan juridique. Encore faut-il réaliser des études longues et laborieuses et faire appel aux techniques de pointe japonaises et franco-anglaises.

TITRE II : DES DISPOSITIONS JURIDIQUES IMPERATIVES ET DES ENJEUX CONTRACTUELS À CONSIDÉRER POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE

L'établissement d'une liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar est loin d'être une simple prouesse technique. La réalisation de cette infrastructure, tout en étant une avancée technique, s'accompagne d'une multitude d'enjeux juridiques et contractuels. Au-delà des défis d'ingénierie, une myriade d'implications juridiques-contractuelles se présente. Le choix du schéma contractuel optimal est fonction de chaque étape de la construction qui porte en elle-même une dimension juridique cruciale.

---

[80] Agnès Gautier Audebert, «*Les eaux territoriales sous juridiction des Etats* » in. Leçons de droit international public, p.210

[81] Mohamed BEDHRI & Abderrahmane KESSAB. « *Le projet de liaison fixe sur le détroit de Gibraltar : mythe ou réalité ?* » . in. Revue juridique, politique et économique du Maroc. N° 11, 1982, p.141

Dans cette section, nous analyserons ces enjeux tout en mettant l'accent sur les modalités contractuelles pertinentes et les défis de coordination, tout en garantissant une mise en œuvre conforme aux engagements pris. Nous démêlerons ces enjeux, mettant en lumière les différents mécanismes contractuels qui pourraient guider la réalisation de ce projet transfrontalier ambitieux. Nous nous pencherons sur les implications juridiques intrinsèques à la construction, en mettant un accent particulier sur les diverses modalités contractuelles utilisées souvent notamment dans le contexte des contrats de construction internationaux - de BOT à PPP - adaptées à une entreprise d'une telle envergure.

CHAPITRE I: De l'entrave à la navigation sur les routes maritimes

La nouvelle réalité qui serait créée par le lancement des travaux d'édification de la liaison fixe ferroviaire via le détroit de Gibraltar suscite dores et déjà le problème de la praticabilité de la voie d'eau lors de la construction et également au moment de l'exploitation de l'ouvrage[82].Il va de soi qu' un système de canalisation de transit et une régulation du trafic maritime s'imposent à la phase de construction et à celle de l'exploitation, encore que tout dépend d'un arsenal spécifique de sécurité qui s'impose, eu égard à la nouvelle physionomie du détroit au moment des travaux et après l'achèvement[83]. C'est la raison pour laquelle, indépendamment du type de système de gestion du trafic utilisé, le dispositif d'organisation et de canalisation du trafic maritime dépend en permanence des deux étapes, en particulier de la phase de construction lors de laquelle les matériaux sont acheminés dans la voie d'eau[84].

Ainsi, partant de l'hypothèse d'harmonisation de l'agencement du trafic maritime et de la réglementation de la circulation maritime par les deux Etats co-riverains, conformément à l'article 41 de la Convention Montego Bay, ces deux Etats sont dans la légalité de l'application du paragraphe 1er de cet article qui stipule que : *« les Etats riverains de détroits peuvent, lorsque la sécurité des navires dans les détroits l'exige, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation de trafic »*. A cet égard, un équilibre entre le droit de sécurité des rivages des Etats riverains et la sécurité de transit pour la navigation internationale est nécessaire, et est reconnue aux

---

[82] M.Loukili, *"SECURITE DE LA NAVIGATION ET DE L'OUVRAGE, ROLE ET MODALITES DE DELIMITATION DES CHENAUX DE NAVIGATION"* , p.248.

[83]M.Loukili, op.cit. p.249.

[84] A. AHMADY, *« Les instruments juridiques de la coopération bilatérale Nord-Sud et le droit du développement : cas du Maroc »,* thèse, université Hassan II, faculté des sciences juridiques, économiques et sociales, Casablanca, Juin 1983, p.381.

Etats riverains l'initiative de désignation d'itinéraires de navigation, encore faut-il qu'ils soumettent au préalable leurs propositions à l'organisation maritime internationale (l'OMI). Mais celle-ci, aussi lui soit-il reconnu par la convention Montego Bay de proposer des voies de circulation et dispositions de séparation du trafic, elle n'a pas le pouvoir de les imposer sans le consentement des Etats riverains.

D'ailleurs, ces derniers ont la prérogative de désigner, de prescrire et de remplacer les voies de circulation maritime, comme le leur reconnaît la 2nde tranche du paragraphe 2 de l'article 41 de la convention Montego Bay de 1982, ce qui facilite la conciliation des intérêts des parties impliquées ainsi que le respect de l'environnement et la conciliation des enjeux de sécurité. Autrement dit, l'organisation maritime internationale,quoique soit-elle *« le seul organisme international qui soit habilité à établir et adopter sur le plan international des mesures relatives à l'organisation du trafic et aux zones que doivent éviter les navires ou certaines classes de navires, elle se charge de rassembler tous les renseignements pertinents et de les communiquer aux gouvernements contractant »* et elle est la seule instance internationale habilitée à *« établir et adopter sur le plan international des mesures relatives à l'organisation du trafic[85]"*.

Le détroit de Gibraltar, un passage étroit qui sépare l'Europe de l'Afrique, est l'une des voies de navigation les plus fréquentées et stratégiquement importantes au commerce mondial. Il constitue le principal point de passage entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, servant de porte d'entrée pour un nombre significatif de navires marchands, de paquebots et d'autres navires de toutes tailles mais aussi une route maritime internationale. Avec cette importance cruciale, vient la nécessité impérieuse d'assurer une navigation sécurisée et sans heurts dans la région. L'introduction d'un projet de liaison fixe, en tant qu'infrastructure majeure, implique des considérations environnementales et de sécurité essentielles. À cet égard, les normes internationales édictées par des organismes tels que l'Organisation Maritime Internationale sont primordiales pour guider la mise en œuvre de telles initiatives.

L'adhésion aux normes et traités internationaux garantit non seulement la qualité et la sécurité de la construction, mais aussi la légitimité du projet sur la scène internationale. Dans ce sens, les normes de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) s'avèrent pertinentes à prendre en compte dans notre étude.

L'Organisation Maritime Internationale, fondée en 1958, est le principal organisme spécialisé des Nations Unies chargé d'établir des normes mondiales pour la sécurité, la protection de l'environnement et l'efficacité des transports maritimes. Son rôle essentiel

[85] *article 41 de la Convention Montego Bay*

a été de développer et maintenir un cadre réglementaire complet pour la navigation maritime.

Bien que ces normes ne soient pas expressément citées ni dans le traité de Cantorbéry de 1986[86], ni dans les accords de coopération signés entre le Maroc et l'Espagne, respectivement en 1980[87] et en 1989[88], elles conservent toute leur force et leur applicabilité. En effet, une fois qu'un État ratifie ou adhère à une convention internationale, il est lié par ses dispositions et doit s'assurer de leur mise en œuvre dans sa législation nationale, sauf réserves expressément mentionnées.

Ainsi, les conventions relevant de l'OMI demeurent pleinement applicables, pour autant que les États impliqués, en l'occurrence l'Espagne et le Maroc, les ont ratifiées. Ces conventions fixent des standards minimaux visant, entre autres, à garantir la sécurité de la navigation, la protection de l'environnement marin et d'autres considérations essentielles. L'application de ces normes est cruciale, non seulement pour assurer le bon déroulement des opérations de construction, mais aussi pour garantir la sécurité des voies de navigation avoisinantes.

Lorsqu'on envisage la coexistence d'un projet d'infrastructure d'envergure avec une zone maritime aussi fréquentée que le détroit de Gibraltar, il est impératif de s'assurer que toutes les précautions sont prises. Les conventions de l'OMI jouent à cet égard un rôle central, fournissant un cadre réglementaire éprouvé pour anticiper et gérer les potentiels risques liés à la navigation.

Section 1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 novembre 1974

La convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 novembre 1974, dite SOLAS, est un texte fondamental pour la sécurité maritime. Elle a été mise en place dès 1914 et s'est érigée comme le principal balisage législatif sur le sujet, englobant des domaines allant de la construction des navires à leur exploitation quotidienne. Une des innovations majeures introduites par SOLAS est

[86] Décret n°87-757 du 8 septembre 1987 portant publication du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixa trans-Manche

[87] Accord de Coopération Scientifique et Technique entre le Gouvernement du Royaume d'Espagne et le Gouvernement du Royaume du Maroc

[88] ACCORD COMPLÉMENTAIRE DE COOPÉRATION ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ESPAGNE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU MAROC SUR LE PROJET DE LIAISON FIXE EUROPE-AFRIQUE À TRAVERS LE DÉTROIT DE GIBRALTAR

l'utilisation du Système d'Identification Automatique (AIS). Préconisé par le Chapitre V de la convention, l'AIS est devenu indispensable pour certains navires. Cet outil permet non seulement d'identifier les navires en temps réel, mais aussi de localiser leur position exacte, assurant ainsi une gestion fluide du trafic maritime.

En envisageant la construction d'une liaison fixe intercontinentale en mer, le rôle de l'AIS acquiert une signification renouvelée. Il devient essentiel pour minimiser les risques de collisions, en offrant des données précises concernant les déplacements des navires à proximité des zones sensibles telles que les éventuelles plateformes offshore ou les navires d'intervention en mouillage, ainsi que les sites en cours de construction. Ceci inclut aussi l'éventuelle mobilisation de submersibles pour les opérations en profondeur. De plus, afin d'assurer son fonctionnement optimal, des normes techniques ont été instaurées, notamment à travers la résolution MSC.74(69) Annexe 3. Cette dernière fournit des directives sur l'installation et le fonctionnement de l'AIS, garantissant ainsi son efficience.

D'un autre côté, la construction de cette liaison implique de sérieuses réflexions quant à la navigation elle-même. L'abordage reste l'un des risques majeurs en zone de construction. Le Chapitre V de SOLAS, en se consacrant à la "Sécurité de la navigation", prescrit à ce titre que les navires soient équipés de dispositifs de détection d'obstacles, comme les radars. Une précaution d'autant plus essentielle dans des zones où les travaux de construction intensifs pourraient accroître significativement les risques d'incidents.

La convention SOLAS, dans sa Règle 20 "PUBLICATIONS NAUTIQUES" de son chapitre V[89], dispose que chaque navire doit être équipé des cartes marines, manuels nautiques, listes des phares, bulletins pour navigateurs, annuaires des marées et d'autres publications nautiques, tous régulièrement mis à jour, nécessaires pour la traversée prévue. Cela met en exergue la nécessité impérative de mettre à jour les cartes maritimes, afin de refléter fidèlement les nouvelles structures et tous obstacles éventuels liés au contexte de la construction de la liaison intercontinentale. Cette démarche est cruciale pour garantir une navigation sécurisée.

[89] Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (avec annexe et acte final de la Conférence internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer). Conclue à Londres le 1er novembre 1974

Section 2. Règlement international pour prevenir les abordages en mer-colreg de 1972

La Convention COLREG, joue un rôle prépondérant dans la navigation maritime en établissant des normes visant à éviter les collisions entre navires. Ces règles, au-delà de simples préceptes, servent de balises pour les navires, en particulier lorsqu'ils naviguent près de zones complexes comme peut l'être la zone de construction de la liaison fixe sous-marine.

La construction d'une liaison fixe au détroit de Gibraltar, une région déjà fortement réglementée en raison de sa densité de trafic maritime, présente des défis spécifiques en termes de coordination et de sécurité. Le trafic dans le détroit de Gibraltar est organisé par des dispositifs de séparation du trafic (DST)[90], conformément aux dispositions prévues à la règle 10 de COLREG de 1972. Le règlement COLREG a pour but de prévenir les collisions et de faciliter une navigation sûre dans des zones aussi fréquentées.

Lors de la construction de la liaison fixe, il est probable que divers navires d'intervention, tels que ceux transportant des plongeurs chargés de vérifier l'intégrité externe de l'ouvrage ou d'autres navires d'assistance, seront présents à proximité du site. Ces navires, tout en jouant un rôle crucial dans le projet, ne sont pas typiques du trafic maritime courant du détroit. Cependant, la présence d'une réglementation stricte, comme celle imposée par la règle 10, signifie que tant que ces navires d'intervention sont conscients de leur position et respectent les règles, les risques de conflits avec le trafic maritime régulier sont minimisés.

Le respect des DST est crucial. En principe, si les navires d'intervention opèrent en dehors des voies de navigation principales et sont conscients des zones où ils sont autorisés à opérer, il ne devrait y avoir aucune interférence majeure avec les navires transitant par le détroit. La clé serait une communication efficace. Les équipes de construction devraient coordonner étroitement avec les autorités de régulation maritime pour s'assurer que tous les navires impliqués sont pleinement conscients et informés des zones de travail et des voies de navigation.

L'éclairage et les signaux sonores des navires, essentiels à la navigation sécurisée et à la prévention des abordages, sont prévus par la COLREG. Les Parties C et D de la COLREG, précisément les règles 20 à 31 et les règles 32 à 37, fournissent des

[90] COLREG.2/Circ.58 11 December 2006

directives exhaustives concernant l'affichage de ces signaux lumineux et sonores, stipulant les spécificités de chaque signal selon les situations et types de navires.

La Règle 10 des COLREGs, qui aborde la navigation dans les dispositifs de séparation du trafic (DST), est pertinente, surtout que la construction de la liaison fixe va s'opérer à proximité d'un tel dispositif. Cependant, le balisage détaillé autour de ces structures n'est pas explicitement couvert par les COLREG. Pour ce faire, on peut se référer à l'Organisation hydrographique internationale (OHI) et au système de balisage maritime normalisé IALA-A de l'Association Internationale de Signalisation Maritime[91] (AISM) destiné à tous les pays , qui établit des standards pour un balisage cohérent et efficace. Il est essentiel que chaque marque soit à la fois claire et conforme à ces directives pour assurer une navigation sans encombre à proximité de structures permanentes.

La navigation autour de cette liaison exige un respect rigoureux des règles de conduite énoncées dans les COLREG. Cela implique une veille permanente, tant visuelle qu'auditive, appuyée par des moyens techniques comme le radar. Chaque navire doit être en mesure d'interpréter avec précision les informations fournies par ces dispositifs pour éviter les collisions. Les manœuvres, en particulier, doivent être décidées et réalisées à temps pour prévenir tout incident.

La présence de la liaison sous-marine pourrait nécessiter des ajustements temporaires dans les dispositifs de séparation du trafic; ce qui implique une signalisation adéquate et des signaux sonores spécifiques en cas de travaux ou d'obstructions. Dans les situations d'urgence, la signalisation de détresse devient primordiale.

Lors de la construction de cette liaison, il est crucial de s'assurer que les navires d'intervention, s'ils doivent mouiller près du site, le fassent conformément à la règle 30 de la COLREG, en exhibant les feux et marques prescrits. De plus, des signaux temporaires, respectant la règle 27, pourraient être nécessaires pour alerter les navires des travaux en cours.

Enfin, prévenir l'abordage est au cœur de la COLREG. Les règles 6 à 9 détaillent les mesures à prendre, que ce soit en termes de vitesse de sécurité, de détection d'un risque d'abordage ou des manœuvres à effectuer pour éviter un incident, notamment dans les chenaux étroits.

[91] « A propos de l'AISM - IALA AISM ». IALA AISM, 4 octobre 2022, www.iala-aism.org/about-iala.

En somme, dans le contexte d'une liaison fixe sous-marine, la COLREG jouera un rôle central pour garantir une navigation sécurisée, en définissant les normes et pratiques à suivre pour les navires, tant pour leurs manœuvres que pour leur signalisation.

CHAPITRE II. De la protection de l'environnement dans le milieu marin

Dans le cadre de notre étude sur la liaison fixe intercontinentale envisagée au détroit de Gibraltar, la protection de l'environnement marin s'avère une préoccupation à prendre en compte. À travers ce chapitre, nous explorerons les principales conventions juridiques qui guident et encadrent les actions dans le milieu marin, notamment la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 dites MARPOL ainsi que la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution de 1973 dite Convention de Barcelone. Ces textes du droit international offriront une compréhension des obligations et des standards à respecter, éclairant ainsi les décisions et les modalités de mise en œuvre du projet de liaison intercontinentale. Il est à souligner que l'octroi de contrats pour des projets d'envergure comme la liaison fixe intercontinentale repose de plus en plus sur l'évaluation des aspects liés à la durabilité, à l'utilisation judicieuse des ressources et aux impacts environnementaux[92].

Section 1. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973

La protection du détroit de Gibraltar revêt une importance capitale, non seulement pour garantir la santé et la survie de la faune et de la flore marines, mais aussi pour les nombreuses populations qui tirent leur subsistance de ses eaux. Dans cette optique, la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, dite MARPOL, s'est fixée comme mission principale de prévenir et de réduire drastiquement la pollution marine provenant des navires. Cette pollution peut prendre plusieurs formes : elle peut être due aux hydrocarbures, à diverses substances nocives ou encore aux eaux usées[93].

---

[92] Z. BELGHITI; K. ANGADE. *"L'analyse du cadre réglementaire marocain des Partenariats Public-Privé au regard des objectifs de développement durable."* in. Journal d'Economie, de Management, d'Environnement et de Droit, [S.l.], v. 4, n. 2, p. 38, 2021. ISSN 2605-6461.

[93] MARPOL 73/78 - Édition récapitulative de 2002 - Publié par L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE - 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR

Les submersibles représentent l'un des risques potentiels dans ce contexte. Imaginons qu'un de ces engins subisse une fuite ou libère des substances en mer, cela engendrerait un risque de pollution non négligeable. Heureusement, MARPOL a anticipé ce genre de situations. En effet, ses dispositions, en particulier celles de l'Annexe I - "Hydrocarbures", sont expressément conçues pour couvrir et prévenir la pollution causée par les hydrocarbures, y compris en cas de déversements accidentels.

D'autre part, lors de la réalisation de grands projets maritimes, tels que des travaux de creusement ou d'autres travaux de construction, des substances nocives peuvent malencontreusement être relâchées en mer. Face à cela, la Convention MARPOL est claire et stricte : elle dispose de règlements spécifiques sur la manière de prévenir ces déversements et sur les méthodes de traitement de ces substances afin de limiter au maximum leur impact sur l'environnement. Plus précisément, l'Annexe I se penche sur les procédures à suivre lors du déversement de boues et d'autres résidus similaires.

Les risques d'abordage ne sont pas en reste. Un abordage peut, en effet, entraîner un déversement d'hydrocarbures avec toutes les conséquences écologiques que cela suppose. Là encore, l'Annexe I de MARPOL fournit des directives claires sur les mesures à adopter pour minimiser la pollution qui pourrait en découler.

Enfin, l'Annexe V de MARPOL, intitulée "Ordures des navires", établit une interdiction formelle de déverser des ordures en mer, assurant ainsi une protection supplémentaire des écosystèmes marins.

Section 2. Convention pour la protection de milieu marin et du littoral de la méditerranée de 1976

La Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution de 1976 telle que modifiée par la Convention pour la protection du milieu marin et du littoral de la méditerranée de de Barcelone de 1978, marque un cadre juridique pour la protection du milieu marin méditerranéen[94]. Entrant en vigueur en 1978, cette convention pionnière visait principalement à contrer les diverses formes de pollution menaçant ce fragile écosystème. En favorisant la coopération régionale et en établissant des directives communes, elle aspire à préserver et rehausser la qualité environnementale

[94] EUR-LEX - L28084 - EN - EUR-LEX. in. eur-lex.europa.eu/FR/legal-content/summary/barcelona-convention-for-the-protection-of-the-mediterranean.html.

de la Méditerranée. Grâce à la Convention de Barcelone, un cadre est mis en place pour assurer sa protection tout en soutenant le développement durable[95].

La protection des zones spéciales a pour mission de distinguer et protéger les régions ayant une importance écologique, esthétique ou culturelle prépondérante, garantissant ainsi leur préservation pour les générations futures.

Enfin, la gestion des zones côtières aborde une approche holistique, équilibrant développement économique et respect de l'environnement, et assure une gestion intégrée de ces espaces cruciaux. La mise en place d'un tel projet d'envergure ne saurait ignorer les directives de cette convention fondamentale. Sur le plan environnemental, la convention impose une évaluation exhaustive des impacts écologiques d'un tel projet. Ainsi, avant toute construction de la liaison fixe, une analyse des implications environnementales serait nécessaire, suivie de mesures pour atténuer tout effet potentiellement nuisible.

CHAPITRE III. DES CONTRATS INTERNATIONAUX DE CONSTRUCTION

Dans le contexte d'une mondialisation croissante et face à la dynamique des économies émergentes, l'importance des infrastructures transnationales ne cesse de croître. Les dynamiques des économies en plein essor, combinées à l'urbanisation rapide[96] et à la croissance démographique, propulsent le secteur mondial de la construction et des infrastructures. Ainsi, nous assistons à une prolifération de mégaprojets avec une croissance prévue pouvant aller jusqu'à 70% entre 2018 et 2025[97].

Or, face à cette expansion remarquable, un cadre contractuel solide et adapté est indispensable. La mise en œuvre de projets d'infrastructures majeurs, notamment ceux d'importance nationale ou même transnationale, requiert une précision et une expertise sans faille dans la structuration contractuelle. C'est pourquoi le bon choix de schéma contractuel permet non seulement de garantir l'alignement des intérêts des différentes parties prenantes, mais également de maîtriser les coûts et de limiter les risques.

---

[95] 19 . 9 . 77 Journal officiel des Communautés européennes N0 L 240/3

[96] Nations Unies Habitat, "*Table 1.1: Urban population and level of urbanization (2000-2035)*". in Rapport sur l'état des villes dans le monde 2020 La valeur de l'urbanisation durable, p.51

[97] V. LELOUP, *Ibidem*.p.1

Un contrat de construction est international dans la mesure où y est présent un élément d'extranéité de l'une des parties contractantes qui va réaliser une infrastructure dans un pays autre que celui dont elle a la nationalité[98].

Les contrats internationaux de construction se distinguent par leur capacité à s'affranchir des conventions locales, tout en attirant une compétition mondiale[99]. Ils doivent non seulement s'aligner avec les lois et normes internationales, mais aussi offrir une flexibilité pour répondre aux spécificités culturelles, légales et du projet lui-même. À cet égard, les contrats FIDIC se positionnent comme une référence majeure, fournissant un standard reconnu tout en s'adaptant aux particularités de chaque projet.

Au cœur de ces enjeux, il est essentiel de relever les défis associés à la gestion des aspects contractuels et à l'établissement de contrats internationaux. Les partenariats public-privé (PPP) émergent comme une solution adaptée, fusionnant l'expertise des deux secteurs privé et public. Ils incarnent une alliance stratégique essentielle pour répondre aux défis financiers et de performance et garantir la réussite des projets d'infrastructure internationaux. Ce chapitre se consacre à explorer cette dimension cruciale dans la réalisation du projet de liaison fixe intercontinental Europe Afrique dans le cadre du développement mondial.

Section 1. Variantes des Contrats Privés pour le Financement et l'Exploitation d'Infrastructures Publiques : Partenariat Public Privé (PPP)

Face à l'essor des mégaprojets mondiaux, il est primordial de comprendre les différents modèles contractuels qui sous-tendent la réalisation de tels projets. Cette section détaille ces conventions, leur pertinence et leur adaptabilité aux exigences du marché international.

---

[98] A. BENCHENEB, *Le contrat international de construction*, in revue internationale de droit économique 2018/1(T.XXXII) , p.7.

[99] V. LELOUP, *Ibidem*.p.2

Traditionnellement, le financement des infrastructures était essentiellement assuré par les fonds publics[100]. Bien qu'il y ait eu, historiquement, certaines initiatives privées dans la gestion et le financement des infrastructures publiques à travers le monde, comme en France où les racines des contrats publics et des délégations remontent à l'Ancien Régime, les infrastructures étaient globalement, jusqu'à la fin du siècle dernier, presque exclusivement de la responsabilité du secteur public. Toutefois, la donne a évolué, et aujourd'hui, des entités privées, notamment des entreprises multinationales, contribuent activement à la prestation de ces services

En effet, face à l'incapacité actuelle du secteur public de trouver des fonds pour continuer à développer ces infrastructures, et avec l'érosion de la confiance due à de nombreux échecs du secteur public, une alternative était nécessaire. C'est dans ce contexte que les partenariats public-privé (PPP) sont de plus en plus envisagés.

Depuis la fin de la seconde moitié du 20eme siècle, une tendance des gouvernements du monde entier à adopter davantage de modèles de PPP est observée[101]. Les contrats de partenariats public privé tels que nous les connaissons aujourd'hui ont émergé vers la fin du vingtième siècle[102]. Ce passage vers une nouvelle stratégie d'achat public a été influencé par les idéaux néolibéraux du monde de l'après bipolarité idéologique mondiale. Les PPP sont apparus comme réponse aux préoccupations croissantes concernant l'endettement public des années 1970[103]. Les partenariats public-privé sont principalement motivés par des restrictions budgétaires publiques pour les investissements, mais aussi par la volonté d'améliorer l'efficacité des dépenses et la qualité des services publics.

---

[100] Bezançon, Xavier. *« Une approche historique du partenariat public-privé* » in. Revue d'économie financière, vol. 5, no 1, Association d'économie financière, janvier 1995, p. 48

[101] A. E. Boardman "*International Handbook on Public-Private Partnership",* publié par Graeme A. Hodge, Carsten Greve, p. 542

[102] Wettenhall, R. (2005). "*The Public - Private Interface: Surveying the History*". In G. A. Hodge, & C. Greve (Eds.), The Challenge of Public-Private Partnerships Learning from International Experience. 1 ed., p. 26. Edward Elgar Publishing.

[103] A.E. Boardman, ibidem

Un partenariat public-privé est une collaboration entre une ou plusieurs entités publiques et une autre entité du secteur privé pour concevoir, construire, financer et parfois exploiter et entretenir un service ou une infrastructure pour une période déterminée au nom de l'entité publique avant de le lui transférer[104].

Les partenariats public-privé (PPP) sont devenus une pierre angulaire des grands projets d'infrastructure internationaux[105]. Ils offrent des avantages spécifiques, notamment la fourniture de capitaux supplémentaires, une meilleure gestion et mise en œuvre, une valeur ajoutée pour les consommateurs et une utilisation optimale des ressources. De plus, ils peuvent réduire les coûts et le temps de mise en œuvre, transférer certains risques au partenaire privé, accélérer la fourniture d'infrastructures et générer des revenus supplémentaires.

Dans cette perspective, différentes méthodes de réalisation de projets, désignées par "*PROJECT DELIVERY METHOD*" en gestion de projets c'est-à-dire les méthodes de livraison de projet, sont associées aux contrats PPP. Chacune présente ses propres avantages, responsabilités et durées. L'objectif principal des PPP est d'organiser la relation entre les parties de sorte que les risques soient portés par ceux qui sont le mieux à même de les gérer, tout en tirant parti de l'expertise du secteur privé.

De nouvelles initiatives, associant les secteurs public et privé, offrent aux gouvernements de nouvelles options pour répondre à leurs besoins en infrastructures. Si le concept sous-jacent est que l'utilisateur final finance le service ou l'infrastructure par ses paiements, de nombreux gouvernements ont choisi de déléguer cette responsabilité au secteur privé, alléguant ainsi leur charge financière.

Chaque méthode de livraison est par conséquent associée à un modèle contractuel spécifique. Que ce soit BOT, BOO, BOOT, BLT, chaque modèle présente des avantages distincts en fonction des exigences et des limites de

---

[104] A. BOULGHALIB, *The BOT Contract between the Authority of Administration and the Authority of Will,* Institute of Law, Ijtihad Journal for Legal and Economic Studies, Volume 2013, Numéro 3 (31 janvier 2013), 17p.

[105] R. Akbiyikli, D. Eaton, "*A COMPARISON OF PFI, BOT, BOO, AND BOOT PROCUREMENT ROUTES FOR INFRASTRUCTURE CONSTRUCTION PROJECTS",* Research Institute for Built and Human Environment, University of Salford, Salford M7 1NU, p. 505

l'entité publique et de l'investisseur. Le choix se doit d'être adapté aux besoins propres à chaque projet.

Un tel projet implique de lourds investissements. Il est donc essentiel d'identifier, d'évaluer et de gérer les risques financiers potentiels tout au long du projet[106]. Les analyses économiques et financière militent tant pour la viabilité et la rentabilité du projet de la liaison fixe que pour son financement[107] .En effet, aussi bien en Espagne au Maroc qu'au niveau de la zone d'influence et des espaces limitrophes, vont être générées des projets de réseaux routiers et ferroviaires aux retombées économiques pour les deux partenaires promoteurs et les pays intéressés[108] .

Par ailleurs, il y a dans le financement trois paramètre qui interviennent: l'intérêt économique de la liaison, le système financier international vis-à vis de ce projet et le schéma possible de financement si bien qu'l s'agit notamment de s'interroger sur le régime financier convenable dans le cadre de coopération bilatérale et le régime financier dans le cadre de coopération internationale[109].

I. BOT : (Build - Operate - Transfer) - Construire, Exploiter, Transférer

Face aux défis budgétaires des nations en développement pour bâtir des infrastructures et gérer des services publics, le modèle BOT a émergé comme une solution adaptée encourageant les investissements et le transfert de capitaux vers les pays en développement. L'essence du BOT réside dans sa structure.

Comme les définit la CNUDCI[110], les contrats BOT, en guise de modalité de PPP, est un moyen par lequel l'Etat hôte accorde à une entité privée, pour une période déterminée, le droit d'exploitation d'une infrastructure que celle-ci aura

---

[106] Intervention de Mostafa. RHOMARI, « quelques hypothèses de financement du projet de la liaison fixe Europe-Afrique…(84-1084).

[107]M.RHOMARI, op.cit, *la SNED, Tanger, 1984, p.168*

[108] M.RHOMARI, op.cit, *la SNED, Tanger, 1984, p.167*

[109] M.RHOMARI, op.cit, *la SNED, Tanger, 1984, p.167*

[110] Y. EL ISSA, "*Les contrats internationaux de construction: Responsabilités et droit applicable.",* Thèse, Paris-Saclay, 2022*, p.43*

financée et construite, mais au terme de cette concession il y aura cession de l'ouvrage au client[111]. Dans ce schéma, l'administration concédante sélectionne un entrepreneur pour construire et exploiter une infrastructure sur une période définie. À son terme, la propriété est cédée à l'administration initiale. Le processus s'articule autour de trois phases : construction, exploitation et transfert. L'entreprise concessionnaire finance la construction, l'exploite pendant une période donnée et, finalement, la restitue à l'État concédant.

Il est crucial de noter les nuances entre le BOT et les concessions de services publics. Dans la structure courante du BOT, l'investisseur ou le consortium privé fournit souvent le service principalement à l'administration, qui ensuite le rend accessible au public. Ce mécanisme peut entraîner des compensations ou des paiements à l'investisseur de la part de l'administration plutôt que des utilisateurs directs[112]. Cependant, cela n'est pas universel et peut varier en fonction du contrat spécifique. En ce qui concerne la propriété des infrastructures, dans le BOT, l'investisseur ou le consortium privé détient généralement l'actif pendant la durée de la concession, avant de le transférer à l'entité publique à son terme. Par contre, pour les concessions de services publics, l'État ou l'entité publique conserve généralement la propriété de l'infrastructure tout en permettant à une partie privée de l'exploiter pour une durée définie. Bien sûr, ces descriptions sont des généralités, et les arrangements précis peuvent varier selon les situations et les accords spécifiques.

Les contrats BOT fusionnent construction, exploitation et transfert, s'avérant être des outils essentiels pour les pays en développement cherchant à stimuler leurs infrastructures sans alourdir davantage leurs budgets.

Dans le contexte de la construction de notre liaison fixe intercontinentale, la durée limitée de concession du modèle BOT pourrait être une solution idéale pour permettre une réalisation rapide tout en garantissant que l'infrastructure revienne au public après exploitation.

---

[111] Y. EL ISSA, *Ibidem, p.43*

[112] A. BOUGHALIB, *The BOT Contract between the Authority of Administration and the Authority of Will,* Institute of Law, Ijtihad Journal for Legal and Economic Studies, Volume 2013, Numéro 3 (31 janvier 2013), p.145

II.BOO (Build, Own, Operate) - Construire, Posséder, Exploiter

Dans ce modèle, l'entité privée conçoit, finance, construit et exploite le projet pour toute sa durée de vie. Cette entité garde la propriété de l'infrastructure[113], sauf si un accord particulier entre les contractants stipule un transfert vers une entité publique. Ce type de projet requiert généralement un investissement conséquent avec un temps de récupération étendu.

Souvent, la durée du contrat n'est pas spécifiquement définie, et elle tend à être plus étendue que celle observée dans le cadre d'un BOT. Sous un accord BOO, l'entité privée maintient la propriété et gère l'infrastructure ou le service sans une durée prédéterminée. Tout se base sur le contrat initial. Si une disposition autorise une renégociation ou une modification des conditions à une étape spécifique ou selon certains critères, une nouvelle entente peut être mise en place.

L'une des principales spécificités du BOO réside dans le fait qu'il n'y a pas de cession/transfert programmée de l'infrastructure ou du service à un organisme public après une durée fixée[114], à la différence du BOT.

Dans cette démarche, bien que l'entité privée assume un niveau de risque élevé, elle jouit aussi des bénéfices découlant de la possession et de la gestion du projet.

Les accords BOO sont favorisés quand les autorités publiques veulent que la propriété de l'infrastructure reste dans les mains privées à long terme, soit du fait d'une confiance en la capacité du privé à mieux gérer, soit pour éviter des responsabilités à long terme.

En termes de redevances, dans un BOO, l'entité privée peut s'acquitter de paiements auprès de l'organisme public pour avoir le privilège de gérer l'infrastructure ou le service dans une zone spécifiée. Ces paiements peuvent être constants, dépendre de la performance ou du volume, ou être un mélange des deux.

---

[113] R. Akbiyikli, D. Eaton, *ibidem,* p.510
[114] R. Akbiyikli, D. Eaton, ibidem, p.511

Ces redevances représentent une rentrée d'argent pour l'entité publique, tandis que le privé bénéficie des opportunités commerciales. Les détails, montants et fréquences de ces paiements sont fixés lors des discussions contractuelles et précontractuelles, en fonction du projet et de ses particularités.

Dans le modèle BOO, un investisseur ou un consortium privé est sélectionné pour financer, construire et exploiter une infrastructure, tout en en conservant la propriété. Il n'y a pas de phase de transfert dans ce modèle, contrairement au BOT. La concession n'a pas de terme prédéfini et l'investisseur perçoit les revenus directement des utilisateurs ou par le biais d'accords avec l'État, tout en assumant les risques associés à la propriété et à l'exploitation à long terme.

Dans le contexte de la construction de notre liaison fixe intercontinentale, le modèle BOO pourrait attirer les investisseurs qui voient la valeur d'exploiter et de posséder cette infrastructure pour une période indéterminée, compte tenu de son potentiel de rentabilité à long terme.

III. BOOT (Build, Own, Operate, Transfer) - Construire, Posséder, Exploiter, Transférer

Le modèle BOOT, pour "Construire-Devenir propriétaire-Exploiter-Transférer", est un dispositif de partenariat public-privé qui fusionne en quelque sorte les spécificités de deux autres modèles : le BOT (Construire-Exploiter-Transférer) et le BOO (Construire-Devenir propriétaire-Exploiter).

L'intérêt majeur du BOOT est de concéder à une entreprise ou à un consortium privé la possibilité de construire, financer, posséder et exploiter une infrastructure pendant une période définie, souvent plus longue que celle prévue dans le cadre d'un projet BOT[115]. Cette extension de la durée d'exploitation permet généralement d'amortir plus sereinement les coûts d'investissement initiaux et d'assurer un meilleur retour sur cet investissement. C'est cette période prolongée d'exploitation qui constitue l'une des principales attractions du modèle BOOT pour les investisseurs.

[115] R. Akbiyikli, D. Eaton, ibidem, p.p 508-509

Lorsqu'il s'agit d'un projet BOOT, l'entité privée, ou le concessionnaire, porte une double casquette : elle est à la fois constructeur et propriétaire. Ainsi, pendant la période de concession, elle peut percevoir directement les revenus générés par l'infrastructure (par exemple, les péages d'une autoroute). À l'issue de cette période, et c'est là que le modèle rejoint le BOT, l'infrastructure est transférée à l'entité publique, sans frais, généralement en parfait état de fonctionnement.

Si l'on compare cela au modèle BOT, dans le BOOT, l'entité privée possède effectivement l'infrastructure pendant la période de concession, ce qui peut avoir des conséquences fiscales et réglementaires distinctes, et nécessiter une approche contractuelle plus élaborée.

En résumé, le BOOT est un mécanisme hybride qui tente de combiner le meilleur des deux mondes : la longévité de l'exploitation du BOO et le transfert final propre au BOT. Cette combinaison offre une plus grande latitude pour les investisseurs en termes de rentabilité, tout en garantissant à l'entité publique l'acquisition d'une infrastructure de qualité à la fin de la concession. La pertinence de choisir entre un BOOT et un BOT dépendra donc largement de la nature du projet, des objectifs financiers des investisseurs et des priorités de l'entité publique concernée.

Compte tenu de l'ampleur et de la complexité du projet de liaison intercontinentale, le modèle BOOT pourrait permettre aux investisseurs de bénéficier d'une période d'exploitation prolongée avant le transfert à l'entité publique, garantissant ainsi un retour sur investissement optimal tout en assurant une transition en douceur vers la propriété publique.

IV.BLT (Build, Lease, Transfer) - Construire, Louer, Transférer

Le modèle BLT, qui se traduit par "Construire, Louer, Transférer", est une solution adaptée pour les entités publiques souhaitant rapidement jouir d'une infrastructure sans pour autant supporter les dépenses initiales de sa réalisation[116]. Par cette approche, une entité privée, que ce soit un investisseur individuel ou un consortium, prend en charge la construction de l'infrastructure.

[116] Y. EL ISSA, Ibidem, p.46

Une fois construite, elle est mise en location au profit de l'entité publique pour une durée prédéfinie. Les paiements locatifs, habituellement stables, assurent à l'entité privée une rentabilité régulière tout au long de la période de concession. Lorsque ce bail arrive à échéance, la possession de l'infrastructure revient à l'entité publique.

L'une des forces du modèle BLT est sa capacité à distribuer équitablement les coûts. Les acteurs privés, forts de leur expertise, ont souvent la possibilité de maximiser la qualité et l'efficacité de la construction, ce qui peut se traduire par des coûts locatifs plus avantageux pour l'entité publique. De plus, les risques associés à la construction et éventuellement à l'entretien incombent principalement à l'entité privée, ce qui protège l'entité publique des aléas financiers.

Le modèle BLT s'inscrit également comme une solution financièrement flexible pour les entités publiques. Plutôt que de s'engager dans un investissement initial massif, les dépenses sont réparties sur la durée du bail, simplifiant ainsi la gestion budgétaire. De surcroît, pour garantir la pérennité de leurs revenus locatifs, les acteurs privés sont incités à entretenir l'infrastructure de manière optimale durant toute la période de location.

Cette configuration renforce la coopération entre le secteur public et privé sur le long terme, ce qui tend à favoriser une meilleure compréhension mutuelle et une convergence des intérêts.

En fin de compte, c'est bien l'entité publique qui hérite de l'infrastructure. Durant le bail, même si c'est l'entité privée qui en détient la propriété juridique, à la fin de la période de concession, l'infrastructure est cédée à l'entité publique, sans qu'aucun coût additionnel ne soit exigé.

En envisageant la liaison fixe intercontinentale, le modèle BLT pourrait offrir un compromis où l'infrastructure est construite et entretenue par des experts du secteur privé et louée à l'entité publique. Cela pourrait permettre de diffuser les coûts tout en garantissant que l'infrastructure soit bien entretenue et finalement transférée à l'entité publique.

Section 2. Procédure de marchés Publics : compatibilité du modèle PPP avec les ordres juridiques internes marocain et espagnol

I. Le PPP au Maroc : Loi n° 86-12 relative aux Contrats de Partenariat Public Privé

Empiriquement développés et expérimentés dans des pays développés et des pays émergents avec différentes modalités, les partenariats public-privé sont un mode de gouvernance du service public assuré en collaboration entre le secteur public et le secteur privé dont les formules sont à caractère contractuel et institutionnel[117]. Au Maroc ce processus a débuté avec la gestion déléguée du service public puis ont été introduits des nouveaux contrats de partenariat public-privé[118].

Les formes de collaboration peuvent se différencier par leurs engagements contractuels, tels que le transfert de propriété, la transition vers la privatisation, la commande d'ouvrages ou de services par des contrats gouvernementaux, ou encore la gestion sous tutelle. D'autres s'articulent autour d'une base institutionnelle, comme lorsque le secteur public et privé détient conjointement des parts dans une société. Enfin, certaines collaborations se caractérisent par une dimension participative, avec l'injection de fonds publics, l'octroi de subventions ou des investissements partagés[119].

Alors, les contrats de partenariat public-privé ont suscité l'intérêt des pays développés, suite aux difficultés budgétaires, et les ont incités à revoir la gestion des affaires publiques si bien qu'a émergé le concept du nouveau management public[120]. Le succès réalisé en matières des PPP est évident dans la mesure où ils révèlent les secteurs dont ils sont investis tels que l'enseignement, les infrastructures de transport, par exemple pour ne citer que ceux-ci ; et c'est la pratique qui a fait développer avec succès ce nouveau type de gouvernance public[121]. C'est ainsi que le législateur marocain a habilité les communes territoriales dans la charte de 2002 à procéder à la conclusion de

---

[117] *z. SITRI, " Partenariat Public Privé au Maroc :Soubassement juridique d'un mode de gouvernance alternatif". in. Les études et essais du centre Jacques Berque, n° 26, Février 2015*, p.3

[118] Z.SITRI, Ibidem.

[119] Z.SITRI, "Partenariat Public Privé au Maroc :Soubassement juridique d'un mode de gouvernance alternatif".in. Les études et essais du centre Jacques Berque, n° 26, Février 2015, p.4

[120] *Z.SITRI, ibidem.*

[121] *Z.SITRI, op.cit.p.5*

PPP avec les acteurs économiques privés et les associations du tissu civil et en promulguant une loi sur la gestion déléguée de services publics[122].

Le cadre juridique des PPP au Maroc concerne les partenariats contractuels et les partenariats institutionnels. Les premiers englobent les contrats de gestion déléguée, les PPP proprement dits et les marchés publics. Les seconds concernent les sociétés d'économie mixte et les sociétés de développement local[123]. En fonction de critères techniques ou financiers, il y a la gestion directe des services publics où la fonction de production et de distribution est assurée par la collectivité avec ses propres moyens et ressources humaines, dont une variante est la régie autonome ; comme il existe aussi en parallèle la délégation de service qui s'inspire du droit administratif français et englobant des procédés contractuels tels que la régie intéressée (un régisseur gère un service public en percevant une rétribution en fonction du chiffre d'affaire), la gérance (le gérant agit en simple mandataire qui gère un service public en recevant une rémunération forfaitaire sans en assumer les risques) et le fermage (c'est une délégation partielle de courte durée qui ne concerne que le service rendu et où le fermier assume les risques et périls et dont la rémunération est calculée en fonction des redevances payées par les usagers[124].

Les contrats de partenariat public-privé dédiés par les organisations internationales financières sont des contrats publics nés au Royaume-Uni; ils visent la répartition des risques de telle sorte que c'est la partie capable et apte à les gérer efficacement qui en assumant la responsabilité[125]. Ainsi, dès les années 90, « Private Finance Initiative », comme technique, a facilité à un groupe d'entreprises par le biais d'une concession d'élaborer, de construire, de financer, de gérer et entretenir un service public, et a également permis des économies budgétaires accompagnées de transfert de risques au secteur privé[126].

Le Maroc, de son côté, s'inspirant de la législation française, a adopté la loi n°86-12 régissant les contrats de partenariat public-privé entre les secteurs public et privé[127]. « Au niveau du contenu du contrat de partenariat public-privé, le projet de loi liste les

---

[122] *Z.SITRI, ibidem*

[123] *Z.SITRI, op.cit.p.5-6*

[124] *Z.SITRI, op.cit.pp.6-7*

[125] *Z.SITRI, op.cit.p.10*

[126] *Z.SITRI, ibidem*

[127] *Z.SITRI, op.cit.p.11*

stipulations contractuelles incontournables qui doivent en faire l'architecture et qui sont relatives, notamment, à la durée, aux objectifs de performance, au partage des risques, à la cession, à la sous-traitance, au contrôle des obligations du partenaire privé, aux sûretés, au personnel et à la fin du contrat »[128]. Parallèlement aux partenariats contractuels, il y a aussi les partenariats public-privé à dimension institutionnelle, en droit marocain ; ils sont pratiqués soit sous forme de sociétés d'économie mixte où des capitaux privés sont associés à des capitaux publics dans une entreprise, soit sous forme de sociétés de développement local caractérisées par le mode de gestion privé mais avec le contrôle de l'administration publique[129].

II. Le PPP en Espagne : Loi 13/2013 - Le concessionnaire comme agent de l'administration publique

En droit administratif espagnol, les concessions portant sur les travaux publics étaient pratiquées de la 2nde moitié du XIXème siècle jusqu'aux années soixante du XXème siècle , si l'on se réfère à la loi des travaux publics de 1877 qui donnait aux particuliers la possibilité de construire et d'exploiter des ouvrages publics[130]. Mais cette concession est régie par la loi des contrats de l'Etat[131].

Auparavant, en vertu de la loi de 1845 sur la promotion et l'exécution des travaux publics, les travaux publics pouvaient être réalisés par contrat où les acteurs privés réalisaient des ouvrages et, en contrepartie, l'Etat leur cédait les revenus et produits réalisés de ces travaux[132].

Pour le droit administratif espagnol toujours, ne distinguant pas concessions et marchés publics, les concessions de travaux publics et de services publics sont perçues comme des contrats administratifs soumis à la loi des contrats administratifs[133], encore que l'administration publique peut conclure des contrats

---

[128] Z.SITRI, op.cit.p.13

[129] Z.SITRI, op.cit.p.16

[130] *E. MALARET, "La contribution du droit communautaire à la rationalisation du droit espagnol des concessions administratives" ; Texte préparé pour le Séminaire, Sciences Politiques Paris, 25 janvier 2008, p.1.*

[131] E.MALARET, ibidem

[132] E.MALARET, op.cit.p.2

[133] E.MALARET, op.cit.p.3

privés et/ou créer des entités juridiques de droit privé[134]. Mais la gamme des contrats administratifs est si restreinte qu'elle se limite à des contrats nommés[135].

La concession, dont la notion est floue en raison de ses différentes modalités et formes, permet au secteur public de bénéficier de la coopération du secteur privé pour réaliser des activités relevant du domaine de l'administration publique dès lors qu'il est nécessaire de mobiliser des ressources à long terme jusqu'à 50 ans en vertu de la loi des contrats de 1997[136]. Dans ce cas l'administration accorde des subventions et aides aux concessionnaires comme pour compensation des coûts[137].

Par ailleurs, suite à la transposition de la DIRECTIVE 93/37/CEE DU CONSEIL du 14 juin 1993 par la loi des contrats de l'administration publique espagnole de 1995, le cocontractant bénéficie de l'exploitation de l'ouvrage comme rémunération, laquelle exploitation est régie par le régime du contrat de gestion de service public[138]. En revanche, a été introduit le contrat typique : la concession de travaux publics par la loi 13/2003 sur le contrat de travaux publics (LCT) avec un nouveau régime juridique détaillé où le concessionnaire jouit de statut d'agent de l'administration satisfaisant des besoins d'intérêt général[139].

La Loi des contrats du secteur public(LCSP) de 2007, en transposant la Directive, 2004/18 du parlement et du Conseil, a également réintroduit la conception communautaire de la concession des travaux publics pour la réalisation d'un ouvrage et son *exploitation[140]*. Ainsi prévoit-elle un financement partiel public sous forme de subvention ou de prêts à rembourser que peut verser l'administration pendant l'exécution des travaux, à la fin des travaux ou à la fin de la concession[141]. Dans le cadre d'une concession, la rémunération par l'exploitation et l'utilisation de l'ouvrage, pouvant être obtenue par le biais de redevances payées par les usagers, transfère le risque au concessionnaire et l'incite à une bonne gestion[142]. Parallèlement, *«*

---

[134] E.MALARET, op.cit.p.4

[135] E.MALARET, op.cit.pp.4-5

[136] E.MALARET, op.cit.p.9

[137] E.MALARET,ibidem

[138] E.MALARET, op.cit.p.12

[139]E.MALARET, ibid

[140] E.MALARET, op.cit.p.16

[141] E. Malaret, op.cit.p. 17

[142] E. Malaret, op.cit.p.18

d'autres contrats permettant la participation du capital privé au financement des travaux publics et une distribution des risques entre administration publique et entreprises privés :

- *Le nouveau « contrat de collaboration », un contrat administratif typique mais sans régime juridique spécifique, un contrat mixte ;*
- *Le contrat avec paiement à la fin, un contrat administratif, modalité du contrat de travaux ; un contrat qui exige l'autorisation explicite de la Loi ;*
- *Les contrats patrimoniaux avec fourniture de la part de l'administration d'un terrain pour construire un équipement qui sera mis à disposition de l'administration par la suite et celle-ci paiera un « loyer » pour cette disponibilité, ce sont des contrats de droit privé ; en effet, il s'agit d'une pratique largement étendu dans certaines Communautés Autonomes où des établissements publics ont été édifiés et financés moyennant ce montage contractuel*
- *La concession domaniale avec construction d'ouvrages qui ne se démolissent pas à la fin de la période et reviennent gratuitement à l'administration (Loi du Patrimoine des Administrations Publiques) »*[143].

Somme toute, pour assurer un financement mixte des infrastructures et différer dans le temps la rémunération du contractant, de nouveaux contrats ont été introduits par les récentes réformes législatives ; encore que ces contrats, aussi soient-ils inscrits dans la lignée de la concession traditionnelle de travaux publics, ils en diffèrent davantage[144]. Ceci d'une part ; d'autre part, le recours au secteur privé permet à l'administration d'assurer la fourniture de biens et services collectifs en lui transférant la gestion[145].

CHAPITRE IV. La lex constructionis : Standardisation des contrats internationaux de construction

La construction à l'échelle internationale, avec sa complexité et ses implications transfrontalières qui lui sont inhérentes , nécessite une approche contractuelle bien définie et souvent standardisée. Ce paysage de construction se distingue par l'entrecroisement de différentes traditions juridiques, apportant chacune ses nuances spécifiques et essentielles à l'interprétation et à l'exécution des contrats. C'est dans ce contexte que la Lex Constructionis se révèle être une ancre, mettant en avant des outils

---

[143] E. Malaret, "La contribution du droit communautaire à la rationalisation du droit espagnol des concessions administratives", Texte préparé pour le Séminaire, Sciences Politiques Paris, 25 janvier 2008, p.18.

[144] E. MALARET, op.cit.p.19

[145] E. MALARET, ibid

standardisés pour introduire une cohérence dans un environnement qui pourrait être éparpillé et incohérent.

Face à ces défis, la Lex Constructionis est devenue assez fondamentale pour instaurer une uniformité dans les pratiques contractuelles. Cette harmonisation est d'autant plus vitale que, dans le monde globalisé de la construction, les contrats constituent le socle garantissant une collaboration harmonieuse entre toutes les parties impliquées. La présente section s'efforce de dévoiler les arcanes du Contract Management à l'échelle internationale. Elle met l'accent sur la pertinence des outils standardisés, notamment FIDIC, tout en abordant les divers challenges et enjeux liés à ces contrats.

Section 1. Le Contract Management Au cœur de la Complexité Internationale

Le Contract Management international, par sa nature, est complexe, impliquant des acteurs de différentes juridictions, cultures et réglementations. Les défis s'étendent bien au-delà de simples accords contractuels pour englober des aspects financiers, culturels et réglementaires.

Dans un environnement mondialisé, gérer les contrats devient une tâche herculéenne. Différents acteurs, réglementations, traditions juridiques et attentes culturelles rendent la tâche encore plus délicate.

La gestion des contrats, surtout à l'échelle internationale, est un défi monumental. Elle englobe non seulement la négociation et l'exécution des accords eux-mêmes, mais aussi la navigation à travers un paysage marqué par des juridictions variées, des cultures diverses et des régulations multiples.

I. Défis de la Gestion Contractuelle Internationale :

L'aspect international d'un projet introduit une diversité touchant chaque facette de sa réalisation, qu'il s'agisse des contrats, des acteurs impliqués ou encore des implications tant juridiques que culturelles[146]. Chaque pays ou région, avec ses propres lois et réglementations, exige une attention minutieuse lors de la rédaction et de l'exécution des contrats. Parallèlement, les normes et attentes culturelles, qui peuvent varier de manière significative d'une nation à l'autre, influencent grandement la manière dont les contrats sont perçus, interprétés et finalement exécutés.

[146]S. Marchand, "*Clauses contractuelles : du bon usage de la liberté contractuelle*." 2008, p.44

La variété des intervenants dans un projet à l'échelle internationale s'ajoute à la complexité de la gestion contractuelle internationale . Qu'il s'agisse d'entreprises, de prestataires ou d'instances de régulation, chaque partie a ses propres objectifs. Assurer une synchronisation efficace est vital pour prévenir les mésententes et les délais, d'où l'importance de gérer efficacement ces interactions. Établir et entretenir des rapports positifs avec chaque intervenant est fondamental pour le bon déroulement d'un projet.

Les projets à portée internationale comportent souvent de grandes responsabilités financières. Une supervision stricte des dépenses, des transactions et des finances est primordiale. Toutefois, d'autres éléments tels que les fluctuations monétaires, les enjeux fiscaux et d'autres variables financières nécessitent une attention détaillée pour prévenir des conséquences économiques pouvant peser lourdement dans un tel contexte.

Les projets de grande envergure s'étendent généralement sur de nombreuses années, exigeant une perspective à long terme. Les accords doivent être modulables et évolutifs, offrant la possibilité de les réajuster selon le contexte fluctuant. Au fil de l'avancement du projet, il peut s'avérer nécessaire de réviser certains éléments du contrat pour le rendre compatible avec les réalités évolutives.

À l'ère de la globalisation, l'uniformisation des accords est d'ailleurs indispensable. Cette standardisation facilite non seulement la gestion des projets mais réduit aussi les risques d'ambiguïtés en cas de désaccord.

Les systèmes juridiques présentent d'importantes variations dans leur approche de l'analyse contractuelle. La juxtaposition du Common Law et du Droit continental de tradition Romano-Germanique induit des différences dans la compréhension des accords. Saisir ces spécificités est essentiel pour éviter les désaccords et assurer l'application correcte des conventions.

Dans un contexte légal étranger, un accord peut être interprété différemment par rapport à ce que l'on pourrait attendre selon la tradition juridique à laquelle on est habitué. Cela peut causer des complications, en particulier lorsque ces compréhensions s'écartent grandement des attentes initiales.

Les nuances dans l'analyse par les juges dépendent de leur formation en Common Law ou en Droit continental. Tandis qu'un juge formé selon le Droit Romano-Germanique cherchera à déceler l'intention véritable des parties, un juge formé en Common Law se

basera sur une lecture littérale *stricto sensu* des termes et clauses du contrat[147]. Le contract manager doit être suffisamment averti pour s'ajuster à cette dynamique en fonction de l'endroit où il opère et de la loi applicable au contrat mais surtout des juridictions compétentes aux éventuels litiges des contrats .

Devant cette multitude d'enjeux, il est crucial de guider les accords vers une certaine standardisation, en se basant sur des normes internationales et en incorporant des outils d'arbitrage et de médiation reconnus pour anticiper et résoudre les contentieux. Dans cette perspective, des ressources comme les conventions FIDIC sont inestimables. Ces modèles contractuels standard offrent un cadre reconnu mondialement, tout en conservant l'agilité requise pour répondre aux besoins spécifiques de chaque initiative.

II. Les contrats FIDIC en réponse à la Complexité Contractuelle :

En contexte international, le panorama contractuel est encore plus complexe. Les contrats qui opèrent à cette échelle doivent non seulement tenir compte des législations nationales, mais aussi des standards internationaux, des différences culturelles, des régulations sectorielles et des spécificités du projet lui-même. Dans cette optique, des références comme les contrats FIDIC constituent un outil précieux. Ces contrats standardisés permettent d'instaurer une base commune, reconnue à l'échelle mondiale, tout en offrant la flexibilité nécessaire pour s'adapter aux particularités de chaque projet.

L'industrie de la construction à l'échelle mondiale a adopté des standards tels que FIDIC pour instaurer une cohérence dans la gestion des contrats internationaux.

Les contrats FIDIC établissent ainsi un cadre reconnu et respecté, s'adaptant aux divers besoins des projets de construction à travers le monde.

Bien que FIDIC propose un modèle standardisé, il conserve une flexibilité permettant d'ajuster les contrats aux particularités d'un projet ou aux contraintes régionales.

Dans un contexte de mondialisation, l'industrie de la construction est à une intersection cruciale. Face à des projets d'envergure croissante qui dépassent les limites nationales, la gestion contractuelle devient un défi majeur. C'est dans ce cadre que des normes telles que FIDIC sont apparues, offrant une solution adaptée à cette complexité accrue.

[147]S. Marchand, "*Clauses contractuelles : du bon usage de la liberté contractuelle*." 2008, p.44

Les contrats FIDIC transcendent une simple énumération de clauses. Ils marquent une transformation du discours contractuel, établissant une norme compréhensible et adaptable par tous. Cette uniformité, loin d'être contraignante, est nuancée par une flexibilité indispensable. Elle assure une adaptabilité aux besoins locaux tout en préservant les fondamentaux du contrat.

L'une des forces majeures de FIDIC réside dans sa faculté d'établir le lien entre des parties contractantes de diverses origines culturelles et juridiques. Plutôt que d'essayer d'imposer un cadre propre à chaque partie, FIDIC instaure une base commune, évitant ainsi des débats sans fin sur les détails et se concentrant sur l'essence du projet. En cela, FIDIC fonctionne comme un traducteur universel du monde contractuel.

La négociation, phase souvent redoutable d'un projet, peut consommer énormément de temps et de ressources. Avec FIDIC, ce processus est nettement facilité. Grâce à sa structure préétablie, la plupart des éléments sont déjà clarifiés, permettant aux parties de se focaliser sur les particularités propres à chaque projet, fluidifiant ainsi les négociations.

FIDIC n'est toutefois pas exempt de défis. Comme tout instrument, il nécessite une maîtrise pour en exploiter pleinement les avantages. Il est impératif que les intervenants soient formés à ses spécificités pour maximiser son potentiel.

FIDIC s'impose, ainsi, comme une ressource pragmatique et inestimable pour le secteur de la construction internationale. Ces contrats abordent les défis posés par la mondialisation en fournissant une solution solide, adaptable et universelle pour une gestion harmonieuse des projets à l'international.

Section 2. La Résolution des Différends: Mécanismes et Institutions

Face à l'interdépendance croissante des marchés mondiaux et à la complexité des projets de construction internationaux, la nécessité d'avoir des mécanismes fiables et efficaces pour résoudre les litiges est devenue impérative. Les projets d'envergure sont parsemés de défis qui vont au-delà des simples questions techniques et s'entremêlent souvent avec des aspects juridiques, financiers et sociaux. En conséquence, l'industrie de la construction internationale a vu émerger des institutions et des mécanismes spécialisés, à l'instar de FIDIC et du CIRDI, pour gérer et résoudre les litiges de manière équitable et efficiente. Dans ce contexte, il est essentiel d'examiner ces mécanismes et de comprendre leur rôle dans la préservation de l'intégrité des contrats,

le maintien de la confiance entre les parties et la promotion d'un environnement propice aux investissements.

I. La médiation et l'arbitrage selon FIDIC:

FIDIC, en tant que référence mondiale dans le domaine de la construction, est parfaitement conscient des défis posés par les litiges. Dans ce contexte, FIDIC a mis en place des procédures qui visent non seulement à résoudre les litiges de manière efficace, mais aussi à respecter les attentes légitimes des parties en droit international privé.

La médiation, première étape vers la résolution, s'inscrit dans cette optique. Elle favorise une approche collaborative où un médiateur agit en tant que facilitateur, aidant les parties à trouver un compromis. Cette méthode présente l'avantage de conserver les relations d'affaires tout en étant généralement plus économique et rapide que d'autres alternatives.

Cependant, si la médiation ne permet pas d'aboutir à un consensus, l'arbitrage devient la voie privilégiée. FIDIC soutient ce mécanisme car il respecte le principe de non-discrimination nationale des contractants, garantissant ainsi une équité dans le traitement des parties. L'arbitrage, avec sa capacité à fournir une décision finale et contraignante, s'avère être une alternative efficace aux tribunaux nationaux. Il est souvent perçu comme étant plus rapide, ce qui est crucial étant donné les enjeux liés au calendrier d'exécution des projets de construction.

L'arbitrage, en tant que mécanisme de résolution des litiges, présente plusieurs avantages majeurs; en particulier en ce qui concerne les projets de construction à grande échelle. Son efficacité et sa rapidité sont essentielles, étant donné les enjeux financiers considérables associés à ces projets.

Un litige prolongé peut avoir des conséquences financières désastreuses, notamment en raison des retards dans le calendrier d'exécution. Ces retards peuvent entraîner des surcoûts, des pénalités ou même la résiliation de contrats. L'arbitrage, en fournissant une résolution plus rapide qu'une procédure judiciaire traditionnelle, permet d'éviter ou de minimiser ces coûts supplémentaires.

Les avantages de l'arbitrage ne s'arrêtent pas à la rapidité. Les projets de construction impliquent souvent d'énormes investissements financiers. Le moindre retard dans la résolution d'un litige peut engendrer des coûts exorbitants. L'arbitrage, en accélérant la prise de décision, permet de limiter les perturbations financières et opérationnelles. De

plus, la confidentialité offerte par l'arbitrage garantit que les détails sensibles du litige restent à l'abri des regards extérieurs, préservant ainsi la réputation des parties.

De plus, la confidentialité inhérente à l'arbitrage protège les parties des préjudices à la réputation et assure que les détails commercialement sensibles ne sont pas divulgués publiquement. Cette caractéristique est particulièrement avantageuse pour les acteurs majeurs de l'industrie de la construction, qui peuvent ainsi maintenir la confiance de leurs partenaires et des investisseurs.

II. Le rôle du CIRDI:

Le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) joue un rôle crucial dans les projets de construction à l'échelle internationale. Ces projets entraînent souvent de substantiels investissements transfrontaliers, et les litiges qui en résultent peuvent avoir des ramifications considérables pour les investisseurs.

Le CIRDI, une institution de la Banque mondiale, a été spécifiquement conçu pour traiter les litiges entre investisseurs étrangers et États hôtes. Il offre un cadre spécialisé pour la résolution des différends relatifs aux investissements, garantissant ainsi une certaine sécurité et prévisibilité aux investisseurs.

Il est important de souligner que les différends ne se limitent pas à la simple mise en œuvre ou à l'exécution des contrats. Ils peuvent également porter sur les investissements initiaux, les promesses non tenues par les États hôtes, ou les changements de réglementation qui peuvent affecter la rentabilité d'un projet. Le CIRDI se distingue par sa capacité à comprendre ces nuances et à offrir un forum adapté pour traiter ces problèmes complexes.

La gestion des risques dans les projets de construction internationaux nécessite une compréhension approfondie des outils disponibles pour résoudre les litiges. Les mécanismes proposés par FIDIC et le rôle du CIRDI sont essentiels pour naviguer dans le paysage complexe des différends internationaux, assurant ainsi une mise en œuvre réussie des projets et une protection adéquate des investissements.

CHAPITRE IV. Modalités opérationnelles et mécanismes institutionnels de construction de l'ouvrage

Section 1. De la pertinence de prévoir une répartition du travail de construction selon la souveraineté territoriale.

Le projet de liaison fixe à travers le détroit de Gibraltar est un ouvrage international si gigantesque que les gouvernements espagnol et marocain doivent mettre en place des mécanismes institutionnels spécifiques pour sa construction, son exploitation et son entretien. À l'issue des études techniques, il leur faudra convenir de la structure juridique des organismes qui seront chargés de la construction et de l'exploitation de cet ouvrage[148]. À cet égard, deux options se présentent : soit un organisme public commun est créé pour superviser la construction et l'exploitation de la liaison, soit chaque gouvernement confie à un organisme national la responsabilité de la construction et de la gestion de la partie de l'ouvrage située sur son territoire. Dans cette deuxième option, un organisme public hispano-marocain de coordination serait mis en place pour coordonner les travaux, la gestion et l'entretien de l'ouvrage, ainsi que pour arbitrer en cas de conflits[149].

Cependant, si un organisme public commun hispano-marocain est chargé de la construction et de l'exploitation de l'ouvrage, des complications pourraient surgir en matière de droit applicable, ainsi qu'au niveau des mécanismes économiques, financiers et décisionnels[150]. En effet, en ce qui concerne les droits applicables, le tunnel foré apparaît comme l'option juridiquement la plus adaptée. Il ne perturberait pas la navigation maritime dans le détroit de Gibraltar et ne nécessiterait pas de demande de consentement de la part des États tiers[151].

Section 2. Comité mixte de pour la coordination

Un besoin de coordination, pour converger au milieu du chantier, justifie la mise en place d'un comité mixte. A titre indicatif, la marge d'erreur autorisée pour le tunnel sous la Manche était de 2,5 mètres, mais les équipes n'ont eu qu'un écart de 6 cm en

---

[148] A.MourGi, « les modalités juridiques de construction et d'exploitation de l'ouvrage », CND Maroc. Microfiche 84-1082, p.97

[149] A.MOURGI, « les modalités juridiques de construction et d'exploitation de l'ouvrage », CND Maroc. Microfiche 84-1082, p.98

[150] .MOURGI, « les modalités juridiques de construction et d'exploitation de l'ouvrage », CND Maroc. Microfiche 84-1082, p.99

[151] A.MOURGI, « les modalités juridiques de construction et d'exploitation de l'ouvrage », CND Maroc. Microfiche 84-1082, p.99

hauteur et 36 cm horizontalement lors de la jonction des tunnels britannique et français en 1990.

Partant de l'hypothèse d'une organisation institutionnelle et administrative commune de l'édification et de l'exploitation de l'ouvrage, dans le cadre d'une coopération bilatérale, l'ouvrage peut être confié à deux sociétés concessionnaires distinctes de manière à être édifié par chacun des deux Etats pour moitié mais exploité en commun[152]. Ainsi, dans le respect de l'égalité des partenaires, seront établies soit deux organes superposables nationaux sous la coiffe d'un organe conjoint de coordination et d'appel, soit une unité d'organe paritaire composée à tous les postes où sont représentés les deux Etats, encore faut-il que le régime financier dans le cadre de la coopération bilatérale soit différent selon qu'il s'agit de la construction ou qu''il s'agit de l'exploitation[153]. Notamment à l'aide d'une convention bilatérale, les deux gouvernements espagnol et marocain peuvent convenir de concéder, en vertu de leurs droits internes respectifs, la construction de la moitié de l'ouvrage située sur leurs territoires respectifs[154].

Il serait donc inéluctable que soient déterminés le montant et la composition du capital de chacune des deux sociétés concessionnaires et également la manière de répartition des charges et recettes entre les deux Etats, et ce par le biais d'un contrat bilatéral ou tripartite dans le cas de participation au capital de chacune des deux sociétés concessionnaires d'un Etat tiers[155] .Dans ce sens, pourraient être constituées deux sociétés d' économie mixte : l'une espagnole et l'autre marocaine au capital de chacune participeront respectivement l'Etat espagnol et l'Etat marocain à côté des capitaux privés[156]. Si tel est le scénario de financement du projet dans un cadre bilatéral, la construction de la liaison fixe peut être conçue dans un cadre de coopération internationale, en ce sens qu'il y aura un financement conjoint entre le capital public national et les banques internationales telles que la banque mondiale, la banque européenne d'investissement(BEI), la banque africaine

---

[152] Abhatoo : INTERVENTION ORALE DE MONSIEUR RHOMARI : QUELQUES HYPOTHESES DE FINANCEMENT. pp.168-172

[153] Abhatoo,Ibidem

[154] Abhatoo, Ibidem

[155]Abhatoo : INTERVENTION ORALE DE MONSIEUR RHOMARI : QUELQUES HYPOTHESES DE FINANCEMENT, pp.171-172

[156] Abhatoo : INTERVENTION ORALE DE MONSIEUR RHOMARI : QUELQUES HYPOTHESES DE FINANCEMENT, p.173

pour le développement, par exemple[157]. Une autre possibilité de financement de ce projet peut être envisagée: elle consiste en une coopération financière en guise de création d'un fonds Euro-africain par des Etats intéressés par le projet, soit par des apports des budgets nationaux, soit par l'obtention de crédits auprès de bailleurs de fonds internationaux (consortium bancaire) à des taux d'intérêts préférentiel[158].

[157] http://www.abhatoo.net.ma/maalama-archives/archives-textuelles1/developpement-economique-et-social/developpement-social/etat-politique/cooperation-internationale/intervention-orale-de-monsieur-rhomari-quelques-hypotheses-de-financement , p.176

[158] Abhatoo : INTERVENTION ORALE DE MONSIEUR RHOMARI : QUELQUES HYPOTHESES DE FINANCEMENT,p.176

PARTIE II :

ENJEUX JURIDIQUES, OPÉRATIONNELS ET GOUVERNANCE DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE INTERCONTINENTALE

Une fois la construction achevée, la phase d'exploitation génère son propre ensemble de défis. La phase post-construction, bien qu'elle symbolise l'achèvement du projet, inaugure, en réalité, une série de nouveaux défis. De la question du régime de responsabilité à la mise en place d'un cadre de gouvernance juridico-contractuel robuste; cette partie examine les enjeux de la phase d'exploitation.

TITRE.1: CADRE JURIDIQUE ET RÉGIMES DE RESPONSABILITÉS DE LA LIAISON INTERCONTINENTALE - NORMES DE SÉCURITÉ ET AUTORISATIONS REQUISES:

La phase d'exploitation, bien qu'elle soit le signe d'un projet abouti, n'est pas sans défis. L'exploitation d'une liaison intercontinentale, qu'il s'agisse d'un pont, d'un tunnel sous-marin en colonne d'eau, qu'il s'agisse d'un tunnel sous-marin foré en sous-sol, n'est pas sans complexités juridiques et opérationnelles. Au-delà de la simple réalisation technique de l'ouvrage, la qualification juridique de ce mode de transport (terrestre ou maritime?) selon les lois applicables à cette liaison, impose une série d'obligations juridiques.

En parallèle, il est essentiel de prendre en compte un cadre de responsabilité strict pour assurer la sécurité d'exploitation, le transport des personnes et des marchandises, tout en répondant aux standards de sécurité maritime et terrestre. Ceci, sans oublier les répercussions sur la navigation et les impératifs environnementaux. En nous inspirant des pratiques établies, telles que celles du tunnel sous la Manche, nous décortiquons les normes cruciales de sécurité de l'ouvrage et de son exploitation en tant

qu'infrastructure de transport, les éventuelles incidences sur la navigation et les mesures de préservation environnementale.

L'exploitation d'une telle infrastructure nécessite une attention juridique particulière, compte tenu de son caractère transfrontalier, de sa technicité et de son importance stratégique. Ce chapitre explore les dimensions de cette responsabilité. Nous y décortiquons les normes cruciales de sécurité de l'ouvrage et de son exploitation en tant qu'infrastructure de transport, les éventuelles incidences sur la navigation et les mesures de préservation environnementale, le tout visant à assurer une exploitation à la fois respectueuse de l'environnement et sécurisée.

CHAPITRE I: Statut juridique de la liaison

S'agissant des défis liés à la détermination du statut juridique de la liaison, il serait impératif de savoir si elle est considérée comme une infrastructure terrestre, maritime ou mixte. Et Comment cela influence-t-il les obligations réglementaires ?

Section 1. Régime international de l'assiette de la liaison fixe intercontinentale entre l'Espagne et le Maroc

Le régime en question implique une répartition des compétences juridiques entre deux entités souveraines en termes territoriaux: souveraineté dans les eaux territoriales et l'absence de la haute mer, partageant le passage d'une souveraineté à l'autre entre deux souverainetés distinctes[159].

Si l'on prend maintenant le tunnel sous la Manche comme référence, on peut s'attendre à ce que la liaison fixe sous le détroit de Gibraltar soit également considérée comme une infrastructure de transport terrestre international. Cette qualification pourrait orienter la mise en place d'un cadre réglementaire et juridique adapté, prenant en compte les intérêts et préoccupations des deux nations concernées.

En principe et en l'absence de régime spécial convenu entre les deux États dans le cadre d'un traité ou d'une concession, la partie marocaine de la liaison serait soumise aux dispositions régulant les transports terrestres marocains, reflétant ainsi la souveraineté et les intérêts nationaux du Maroc en matière de transport et de sécurité. Parallèlement, la partie espagnole obéirait aux dispositions de son droit national ainsi

[159] R. GOY, " le *tunnel sous la Manche". In. annuaire français de droit international, volume 32,1986.p.753*

qu'au droit communautaire européen, l'Espagne étant un État membre de l'Union européenne.

Le traité de Canterbury officialise ce partage en ce que les lois et règlements généraux en vigueur dans chacun des deux pays s'appliqueraient à l'ouvrage jusqu'à la frontière et que , en ce qui concerne la délimitation, le Royaume-Uni et la France exercent leur juridiction en conséquence.

Vu l'importance stratégique de cette liaison, l'intégration de telles dispositions dans l'accord bilatéral entre l'Espagne et le Maroc serait probablement nécessaire. Cet accord pourrait traiter des questions spécifiques à la liaison telles que la sécurité, la maintenance et la responsabilité en cas d'incident. Un accord tripartite ou quadripartite, intégrant d'autres nations ou entités concernées par cette liaison majeure, pourrait également être envisagé.

Au Maroc, la Loi n° 52-03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire national stipule que le réseau ferroviaire national fait partie du domaine public de l'État, constituant ainsi le domaine public ferroviaire national. Le classement et le déclassement au sein du domaine public ferroviaire s'opèrent conformément à la législation relative au domaine public de l'État.

Ainsi, selon l'article premier du Dahir du 1er juillet 1914 sur le Domaine public, routes, rues, chemins et pistes, chemins de fer ou tramways, ponts et, de manière générale, les voies de communication de toute nature sont à l'usage du public. Du côté marocain du tunnel, l'infrastructure serait donc soumise au régime applicable au domaine public de l'État, et aux contraventions de grande voirie telles qu'elles sont définies et régies par l'ordre juridique interne marocain.

En Espagne, l'Article 13 de la Loi 38/2015 du 29 septembre relative au secteur ferroviaire énonce que le domaine public comprend le terrain occupé par les lignes ferroviaires faisant partie du réseau ferroviaire d'intérêt général et une bande de terrain de huit mètres de chaque côté du quai, mesurée horizontalement et perpendiculairement à son axe, à partir du bord extérieur du quai.

La qualification de la liaison en tant que partie intégrante du domaine public, tant du côté espagnol que marocain, confère à cette infrastructure une protection juridique renforcée. Dans les deux pays, une telle qualification signifierait que les États auraient des responsabilités spécifiques concernant la maintenance, la sécurité et la gestion.

Cela pourrait également influencer la manière dont les droits de passage et d'utilisation sont définis, garantissant une gestion équitable et efficace de cette liaison essentielle.

Dès lors, si la modalité d'édification de la liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar consiste à ce que chaque gouvernement confie à un organisme national le contrôle et la supervision de la construction de la partie de l'ouvrage dans le "territoire" sous sa souveraineté tout en convenant d'un organisme public paraitaire hispano-marocain de coordination des travaux, de la gestion et de l'entretien de l'ouvrage ainsi que d'arbitrage en cas de conflits,sa construction, son exploitation et son entretien seraient confiés dans cette hypothèse à des entreprises privées concessionnaires sous la supervision d'un organe de contrôle paritaire mixte[160]. De même, à l'instar du tunnel sous la Manche, cette liaison fixe gibraltarienne va être régie par des accords bilatéraux maroco-espagnols, par les législations et règlements de chacun des deux Etats, voire par la transposition de stipulations issus de directives communautaires, dans la mesure où l'Espagne a transposé dans sa législations ces directives en matière des normes relatives au transport ferroviaire.

Section 2. Qualification juridique de la nature du transport s'opérant via l'infrastructure sous-marine:

La qualification juridique du transport via tunnel est vitale. Trois modes de transport sont distingués par le droit, avec des régimes juridiques distincts associés à chacun: terrestre, maritime et aérien. Comprendre ces distinctions est essentiel pour définir le régime juridique approprié.

Au regard du droit des transports, l'infrastructure pourrait être qualifiée comme une infrastructure de transport terrestre international. En effet, si le tunnel sous la Manche, utilisé uniquement pour le transport ferroviaire, est soumis à la fois aux accords entre la France et le Royaume-Uni (traité de Canterbury) et aux règles de l'Union européenne concernant le transport ferroviaire, à savoir, les directives de l'UE 2001, 2004 et 2007 en matière ferroviaire qui lui ont été transposées [161]. Nous pouvons en déduire que cet ouvrage est juridiquement qualifié de voie terrestre.

Dès lors, le même statut et cadre juridique s'appliqueraient à la liaison fixe ferroviaire sous le détroit de Gibraltar, sauf en cas de clauses contraires des parties dans le traité bilatéral ou de la concession. Il lui seront appliquées les dispositions applicables aux

[160] A.Mourji, *"LES MODALITÉS JURIDIQUES DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION DE L'OUVRAGE"*, ***p.98.***

[161] RAPPORT du Sénat n°453, SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016 p.9

transports terrestres marocains dans la partie marocaine du tunnel, et les dispositions du droit communautaire applicable dans la partie espagnole ainsi que le droit espagnol.

Il est essentiel de définir la qualification juridique du transport via ce tunnel en considérant les trois modes de transport que l'on peut concevoir et que le droit définit à travers des régimes spéciaux distincts applicables à chaque mode de transport, à savoir: transport terrestre, transport maritime, transport aérien et leur implication sur le régime juridique applicable.

I. Critères de distinction et conventions associées

Ces modes de transport se distinguent principalement par leur environnement et leurs spécificités techniques et réglementaires. Plusieurs traités internationaux soulignent cette distinction:

Transport aérien : La Convention de Varsovie (1929) et la Convention de Montréal (1999) traitent de la responsabilité des transporteurs aériens.
Transport maritime : Parmi les conventions pertinentes figurent SOLAS (1974), la Convention de Hambourg (1978) et CLC (1969).
Transport terrestre : Les conventions comprennent CMR (1956), TIR (1975) et COTIF (1980).

Les critères communs de distinction entre ces modes de transport résident généralement dans le milieu dans lequel le transport est effectué (air, mer, terre) et les spécificités techniques, opérationnelles et réglementaires associées à chaque mode. La distinction entre les différents modes de transport à l'échelle internationale repose sur une série de traités, de conventions et d'accords spécifiques applicables aux différents modes de transport et à chaque mode de transport. Chaque convention ou traité est conçu pour aborder les particularités et les défis uniques associés à son mode de transport respectif.

On retrouve ainsi pour le Transport aérien :Convention de Varsovie (1929): elle réglemente la responsabilité des transporteurs aériens en cas de dommages causés aux passagers et à leurs bagages; la Convention de Montréal (1999): Elle modernise et remplace la Convention de Varsovie. Elle aborde également la responsabilité des transporteurs aériens.

Pour le Transport maritime, il y a: la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS, 1974): elle établit des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires; la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Hambourg, 1978), règles de bruxelles, la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC, 1969): elle concerne la responsabilité et l'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures.

Pour le Transport terrestre, on distingue le transport routier et ferroviaire :la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR, 1956): elle établit des conditions uniformes pour le contrat de transport international de marchandises par route. Accords TIR (1975): Ils concernent le transit international des marchandises par route et établissent un régime douanier international simplifié pour le transit de marchandises. Pour le Transport par rail : Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF, 1980): elle établit un régime juridique pour les transports ferroviaires internationaux.

L'intérêt de citer ces traités est de souligner que la distinction entre ces trois modes de transport est reconnue internationalement, comme une notion juridique universelle.

Nous pouvons dès à présent écarter de notre étude une éventuelle qualification par le droit aérien, car aucune ambiguïté ou concordance n'existe avec une liaison terrestre sous-marine. L'enjeu principal de notre étude est que, bien que l'infrastructure de transport se situe dans un milieu sous-marin, les moyens de transport eux-mêmes sont terrestres : il n'y a pas de navigabilité, mais nous sommes dans un espace marin.

II.Le dilemme du tunnel : entre maritime et terrestre

Bien que le tunnel se situe dans un milieu sous-marin, les moyens de transport qu'il accueille sont majoritairement terrestres. Le défi juridique repose donc sur la frontière entre le droit maritime, centré sur la colonne d'eau, et le droit de la mer, axé sur la navigation.

Avec l'avènement des technologies et l'évolution des besoins économiques, la mer ne se limite plus à un espace de navigation : elle est également un espace d'exploitation et de développement. Les activités offshore telles que l'exploitation du gaz et du pétrole ont enrichi la dimension du droit maritime. L'émergence des énergies renouvelables,

notamment l'énergie éolienne offshore et l'énergie marémotrice, a aussi renouvelé le regard traditionnel sur ce droit.

La transition du droit maritime, passant d'une perspective principalement axée sur la navigation à une vision plus globale, reflète l'adaptation constante des règles juridiques aux avancées technologiques et aux impératifs économiques.

Les activités maritimes sont variées, englobant la navigation, la pêche ou encore l'exploitation des fonds marins pour leurs ressources énergétiques et minières. Historiquement, le droit maritime s'est développé autour du transport, du commerce et de la gestion des risques en mer. Il a été influencé par des facteurs tels que le commerce, la colonisation et les accords internationaux.

La définition contemporaine de Pierre Bonassies, Christian Scapel, et Cyril Bloch est particulièrement éclairante. Ils définissent le droit maritime comme « l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine »[162]. Cette vision englobante reconnaît l'ensemble des activités maritimes, qu'elles soient traditionnelles ou innovantes.

Néanmoins, malgré la proximité physique du tunnel sous-marin avec le milieu marin, le transport ferroviaire sous-marin ne relève pas du droit maritime. Le droit maritime concerne les activités directement influencées par la mer et ses dangers associés. Le transport ferroviaire sous-marin, bien qu'il se déroule géographiquement en mer, ne correspond pas aux critères du transport maritime.

Le droit maritime, principalement axé sur les navires, la navigation et le commerce maritime, traite des sujets tels que la propriété des navires, les contrats de transport, les assurances et la pollution maritime. Il est intrinsèquement orienté vers la navigation.

L'Article L5000-1 du Code des transports français de 2011 éclaire cette distinction. Il stipule que la navigation maritime concerne principalement la mer, les estuaires et certains cours d'eau jusqu'à un obstacle donné. Selon cette définition, le transport ferroviaire sous-marin, bien que sous la mer, n'est pas en phase avec l'idée conventionnelle de navigation maritime.

Ainsi, les activités associées à la sécurité et à l'entretien de l'infrastructure sous-marine peuvent relever du droit maritime. Toutefois, le transport ferroviaire sous-marin

[162] C.Bonassies, C.Scapel,, et C. Bloch, 2023. "*Traité de droit maritime*". LGDJ. 4eme édition, p.15

lui-même ne peut être considéré que comme une activité terrestre se déroulant dans un tunnel sous-marin.

En conclusion, même si le transport ferroviaire sous-marin opère dans un environnement maritime, il n'est pas une activité de transport maritime au sens strict du droit et ne peut donc être réglementé comme tel.

CHAPITRE II: Règles et réglementations spécifiques :

Le Brexit a marqué une évolution décisive dans les relations entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Face aux implications potentielles de cette séparation, le Parlement européen a pris l'initiative d'approuver une loi pour assurer la sécurité du tunnel ferroviaire reliant l'Europe continentale au Royaume-Uni. Le principal objectif de cette loi était de maintenir une uniformité des règles tout au long du tunnel, une tâche rendue particulièrement ardue en raison du nouveau statut du Royaume-Uni en tant que pays tiers. Si cette mesure n'avait pas été mise en place, à partir de janvier 2021, le tunnel aurait été régulé conjointement par les autorités britanniques et françaises. Dans ce scénario, la réglementation de l'UE serait devenue inapplicable à la portion britannique du tunnel, laissant chaque nation à sa propre juridiction sur sa partie respective du tunnel.

Ce précédent pourrait servir de modèle pour d'autres projets ambitieux, tels que la future liaison ferroviaire envisagée au détroit de Gibraltar. Cette liaison présenterait des défis analogues. L'Espagne, étant membre de l'UE, et le Maroc, positionné comme un pays tiers à l'instar du Royaume-Uni post-Brexit, se retrouveraient à naviguer dans des eaux juridiques similaires.

La conception de cette interconnexion ferroviaire entre l'Europe et l'Afrique nécessiterait une attention particulière à plusieurs éléments clés. La première étape serait de garantir la fluidité du transit et de veiller à la sécurité des navires et aéronefs. Mais au-delà de ces considérations initiales, l'infrastructure devrait être protégée contre des menaces diversifiées, allant du terrorisme au trafic d'armes, de drogues et à l'immigration illégale. Dans ce contexte, l'Espagne, ayant déjà adapté sa législation à la directive 2004/49/CE sur la sécurité ferroviaire, serait en première ligne. Pour le succès du projet, une harmonisation entre l'Espagne et le Maroc serait impérative, englobant les normes techniques, le matériel roulant, et d'autres aspects de la directive. Cela impliquerait la mise en place d'organes de surveillance, de comités de sécurité, et

de commissions de régulation, tout en garantissant la certification du matériel, du personnel, et des entreprises.

Le spectre de la sécurité dans le tunnel englobe également des aspects tels que le contrôle des frontières, la prévention des actes terroristes et le contrôle des individus et des véhicules. Ces mesures nécessiteraient la création d'un comité binational de sécurité, garantissant que seules les entreprises ferroviaires dûment certifiées et assurées puissent accéder à la liaison.

Section 1. Normes de sécurité applicable à l'exploitation in fine du tunnel et de l'interopérabilité transfrontalière

Avant tout, le concessionnaire de la liaison fixe se doit d'obtenir un agrément de sécurité[163]. Cet agrément atteste que le système de gestion de sécurité du concessionnaire est en parfaite adéquation avec les exigences du réseau ferroviaire, que ce soit en termes de conception, d'entretien ou encore d'exploitation. C'est une preuve irréfutable de la fiabilité du concessionnaire à gérer cette infrastructure vitale.

Outre le concessionnaire, toute entreprise ferroviaire souhaitant opérer dans le tunnel doit se munir d'un certificat de sécurité[164]. Ce document, délivré par l'autorité compétente de l'un des deux États (Espagne ou Maroc) où l'entreprise a sa principale activité, garantit que ladite entreprise respecte les normes de sécurité en vigueur pour l'utilisation de l'infrastructure.

Tout matériel roulant, qu'il s'agisse de trains de passagers ou de fret, se doit d'être autorisé avant d'être admis dans le tunnel[165]. Cette autorisation, délivrée par l'un des deux États ou même un État membre de l'Union Européenne, certifie que le matériel en question est conforme aux spécifications techniques d'interopérabilité. Ainsi, cela garantit non seulement une sécurité optimale, mais également une fluidité dans le transit, en évitant les incompatibilités techniques.

La sécurité ne serait pas complète sans une attention particulière portée à la formation du personnel[166]. Les conducteurs de trains, tout comme les membres du personnel

[163] M. DOLEZ, "DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE N°500 autorisant l'approbation du règlement de la commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche, 5 février 2008, pp.3-21.

[164] M. DOLEZ, op.cit , pp.3-21

[165] M. DOLEZ, ibid

[166] M. DOLEZ, ibid

ayant des responsabilités liées à la sécurité, doivent bénéficier d'une formation spécifique et rigoureuse. Celle-ci vise à les préparer aux spécificités de l'interopérabilité dans les deux réseaux ferroviaires nationaux et au-delà de la liaison, aux éventuels incidents, et à garantir en toutes circonstances la sécurité des voyageurs et des marchandises.

Section 2. Équilibre nécessaire entre Sécurité et Fluidité du transport

L'équilibre entre sécurité et fluidité est primordial pour assurer le bon fonctionnement de toute infrastructure de transport, en particulier une liaison intercontinentale aussi stratégique que celle du détroit de Gibraltar. Les mesures de sécurité, bien que cruciales, ne doivent pas entraver la capacité de la liaison à traiter un volume élevé de passagers et de marchandises de manière efficace.

Des systèmes automatisés de gestion des flux peuvent permettre de trier rapidement les trains, les passagers et les marchandises tout en respectant les normes de sécurité. Des dispositifs tels que le contrôle automatisé des passeports ou le triage automatisé des marchandises peuvent faciliter les procédures tout en minimisant les délais.

Plutôt que de soumettre chaque train et chaque passager à des contrôles exhaustifs, les autorités pourraient opter pour des inspections aléatoires ou basées sur des critères spécifiques, combinées à des renseignements et à des analyses de risques.

Équivalent d'un Traité Ciel Ouvert Ferroviaire. - Le traité ciel ouvert dit TCO de 1992 dans l'aviation vise à libéraliser les règles et régulations du transport aérien[167]. Une approche similaire pour le ferroviaire pourrait être envisagée. Comme pour “l'Open Sky", des accords pourraient être conclus entre l'Espagne et le Maroc, et éventuellement d'autres pays, pour permettre un accès plus libre et sans entrave à la liaison, tout en respectant certaines conditions de sécurité et de conformité. Les deux pays pourraient convenir de normes communes pour le matériel roulant, le personnel et les opérations, ou reconnaître mutuellement leurs normes respectives. Cela faciliterait le transit sans compromettre la sécurité.

S’agissant du besoin d’adaptabilité et de flexibilité, une mise à jour des protocoles s’avère pertinente. Les protocoles de sécurité doivent être révisés régulièrement pour s'adapter à l'évolution des menaces et des besoins en matière de transit. L'objectif

[167] « Le traité ciel ouvert » . Représentation Permanente de la France auprès de l’OSCE, 10 janvier 2021, osce.delegfrance.org/Le-Traite-Ciel-Ouvert.

serait de garantir la sécurité tout en s'adaptant aux réalités changeantes du commerce et des voyages.
Ainsi, l'essentiel réside dans l'établissement de mécanismes et de protocoles favorisant à la fois la sécurité et la fluidité. Cela assurera que la liaison ferroviaire sous le détroit de Gibraltar fonctionne véritablement comme un pont reliant deux continents. Tout cela devra être accompli tout en maintenant la confiance des utilisateurs et des acteurs économiques.

CHAPITRE III: Régulation de l'exploitation ferroviaire intercontinentale selon l'OTIF

La liaison ferroviaire intercontinentale entre l'Europe et l'Afrique, en unissant l'Espagne et le Maroc, promet de bouleverser la dynamique des échanges et du transport à une échelle mondiale. Cependant, une telle entreprise ne peut être réussie sans une réglementation robuste et cohérente, garantissant la sécurité, la fluidité et la viabilité économique du projet.

Dans ce contexte, l'OTIF, avec ses conventions et régulations, se présente comme un pilier central pour encadrer et harmoniser les activités de cette liaison. L'OTIF, ou l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires, est une organisation qui vise à faciliter le trafic international des trains et des marchandises par chemin de fer[168]. Pour cela, l'organisation a mis en place une série de conventions et de règles uniformes qui sont destinés à harmoniser et à simplifier les opérations.

Section 1. La COTIF et son application à la liaison ferroviaire intercontinentale

Avec l'émergence de la liaison ferroviaire intercontinentale, l'application des règlements de l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) prend tout son sens dans le contexte de ce projet de liaison ferroviaire intercontinentale.

[168] L'OTIF – OTIF – Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. otif.org/fr/ ? page_id=15.

Les règles uniformes des appendices A, B, D, E, F, et G de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)[169] du 9 mai 1980 concernent respectivement le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV), des marchandises (CIM), d'utilisation de véhicules en trafic international (CUV), d'utilisation de l'infrastructure en trafic international (CUI), la validation de normes techniques (APTU) et l'admission technique de matériel ferroviaire en trafic international (ATMF).

Les textes tels que CIV, CIM, et RID seront déterminants pour établir les droits, obligations et normes de sécurité pour le transit de passagers et de marchandises à travers le tunnel.

On distingue les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV)[170], formant l'Appendice A à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dite COTIF. Le règlement CIV relatif au transport international des personnes et des bagages par chemin de fer. Conçu comme le pilier du transport international des personnes et des bagages par chemin de fer, il garantit les droits des passagers et la responsabilité des opérateurs ferroviaires.

Les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)[171], appendice B de la COTIF, constitue le socle du transport international de marchandises par chemin de fer, favorisant une coopération harmonieuse entre les intervenants de la chaîne logistique. Il est complété par le RID, dédié au transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer.

En matière de transport, le risque d'accident reste imminent. Le CUV appendice D de la COTIF est dédiée à établir la responsabilité en cas d'incidents, fournissant un cadre pour la gestion et la résolution de ces situations. Le CUV établit clairement qui est responsable en cas d'accidents[172] lors du transport international par rail, qu'il s'agisse d'accidents touchant des personnes, des marchandises ou des infrastructures.

---

[169] Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999 Rapport explicatif - AG12/13 Add. 2 30.09.2015

[170] COTIF - Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980

[171] COTIF , ibid.

[172] Extrait COTIF - Appendice D - Applicable au 01.07.2015 - Article 7.

L'utilisation optimale des infrastructures ferroviaires est essentielle à l'efficacité du système. Le CUI répond à cette préoccupation, définissant le cadre juridique des accords entre exploitants ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure pour l'utilisation de la liaison.

Les équipements et matériels ferroviaires, éléments clés de tout réseau, sont encadrés par l'APTU lorsqu'ils traversent les frontières, assurant une transition fluide et des normes uniformes.

Dans un contexte de diversité des modèles de matériel roulant ferroviaire utilisé dans chaque réseau national, l'ATMF assure une homologation internationale du matériel opérant transfrontalierement. L'ATMF mise sur l'interconnectivité, rendant le transport ferroviaire international plus intégré.

Grâce à ces conventions et règlements, l'OTIF œuvre pour un environnement ferroviaire international harmonisé, au bénéfice des opérateurs, passagers et marchandises en transit.

Section 2. Défis et enjeux liés à la mise en œuvre des textes de l'OTIF

L’apport des textes de l’OTIF, bien qu'essentiel, présente des défis et enjeux spécifiques liés à leur mise en œuvre.

Tant l'Espagne que le Maroc ont leurs propres législations nationales qui peuvent différer sur certains aspects, il sera essentiel d'harmoniser ces lois avec les directives de l'OTIF pour garantir un transit fluide et sans entrave.

Le 28 avril 2011, le Maroc, bien qu'il ne soit pas membre de l'UE devint partie de l'OTIF, en remettant au Secrétariat général de l'OTIF ses documents de ratification du Protocole du 3 juin 1999 modifiant la Convention sur les transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dit Protocole de Vilnius qu’il avait signé le 28 octobre 1999. L'intention étant de mettre en place une réglementation uniforme pour faciliter significativement l’éventuel trafic ferroviaire entre le Maroc et ses voisins directs, comme l'Algérie et l'Espagne[173], surtout en prévision du futur projet de connexion ferroviaire fixe avec son voisin ibérique.

[173] OTIF, “*Une sécurité juridique pour le Maroc et ses voisins, Les vides juridiques de l’Union européenne*”, in. Communiqué de presse 04.05.2011

L'Espagne, quant à elle, a signé le protocole en 1999 et l'a ratifié en 2002. Cependant, elle a émis des réserves à la COTIF en 2006, avec prise d'effet en 2014, excluant l'application de certains appendices dans leur intégralité, à savoir: les Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI – Appendice E à la Convention), les Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU – Appendice F à la Convention), et les Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF – Appendice G à la Convention)[174].

Si les deux pays ont ratifié la COTIF, qui représente une base commune en cas de divergences, la non-application intégrale de certains appendices de la COTIF par l'Espagne pourrait constituer des points de divergence qui mériteraient d'être traités bilatéralement entre l'Espagne et le Maroc. La collaboration bilatérale entre ces deux pays est primordiale. Ils devraient établir des comités et des groupes de travail conjoints pour s'assurer que la liaison respecte les conventions de l'OTIF tout en répondant aux besoins et aux préoccupations de chaque pays.

Il convient également de souligner l'existence d'un Accord entre l'Organisation Intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires et l'Union européenne concernant l'adhésion de l'Union européenne à la Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, dans le cadre du Protocole de Vilnius du 3 juin 1999. Cet accord pourrait servir de base supplémentaire facilitant la collaboration entre les deux pays.

En conclusion, la liaison ferroviaire intercontinentale entre l'Europe et l'Afrique offre d'immenses opportunités. Sa réussite nécessitera une réglementation minutieuse et une collaboration étroite entre les nations concernées, d'autant plus que la liaison, compte tenu de la croissance du secteur du transport ferroviaire en Europe et des projets de liaison maghrébine, aspire à desservir le transport bien au-delà des frontières des deux pays.

[174] OTIF, "*État du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980*", NOT-22036 30.06.2022

TITRE II: CADRE DE GOUVERNANCE ET RÉGIME JURIDICO-CONTRACTUEL DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE

La réussite de l'exploitation d'une infrastructure intercontinentale repose non seulement sur sa conception technique, mais aussi sur un cadre de gouvernance et un régime juridico-contractuel robustes. Dans cette section, nous aborderons les particularités des régimes de concession adaptés à de tels projets, les stratégies législatives pertinentes, ainsi que l'importance cruciale d'assurer une interopérabilité conforme aux standards internationaux, garantissant ainsi une exploitation efficiente et conforme aux exigences réglementaires en vigueur. Nous examinerons ici les régimes de concession spécifiques au Maroc et à l'Espagne, ainsi que les stratégies législatives visant à garantir l'interopérabilité et l'harmonisation avec les standards internationaux.

CHAPITRE I. Du rôle des concédants

Section 1. Commission intergouvernementale

L'histoire du Tunnel sous la Manche offre un précédent intéressant pour tout projet d'infrastructure transfrontalier. Bien avant la concrétisation de la concession quadripartite pour la construction et l'exploitation du Tunnel sous la Manche par des entités privées, une commission intergouvernementale avait vu le jour. Cette commission, ainsi qu'un comité de sécurité distinct[175], ont été établis dans la foulée du traité signé à Canterbury le 12 février 1986. Ces structures ont été conçues pour superviser l'exploitation quotidienne du tunnel, veiller à la sécurité des usagers et intervenir en cas de litiges.

La mise en place anticipée de la commission et du comité traduit la prise de conscience des défis inhérents à un tel projet et de la nécessité d'une planification rigoureuse avant la phase d'exploitation. Le rôle de la commission est pluriel : elle surveille les opérations pour s'assurer du respect des termes du traité et de la concession par les concessionnaires. Elle intervient également en tant que médiateur en cas de désaccords, veillant ainsi à préserver la cohésion entre les parties concernées. Enfin, elle examine régulièrement les opérations pour proposer des améliorations et signaler des problèmes éventuels. Sa position centrale en fait le principal point de

[175] Goy Raymond. Le tunnel sous la Manche. In: Annuaire français de droit international, volume 32, 1986. pp. 743

contact entre les gouvernements, assurant que les intérêts des deux pays soient équitablement représentés et pris en compte.

Si un modèle similaire de concession quadripartite était envisagé pour le tunnel hispano-marocain, il serait essentiel d'apprendre des expériences du Tunnel sous la Manche. Une attention particulière devrait être accordée à la mise en place d'un cadre clair de coopération, à la définition des rôles et responsabilités et à l'assurance que toutes les parties prenantes sont alignées sur les objectifs et les attentes.

En fin de compte, l'objectif est d'assurer une exploitation efficace et sécurisée du tunnel, tout en garantissant une valeur ajoutée pour les utilisateurs et un retour sur investissement pour les investisseurs.

Section 2. Attributions régaliennes

Lorsque l'on aborde le sujet de la souveraineté des États en matière d'infrastructures transfrontalières, des prérogatives spécifiques doivent être respectées. Ainsi, les royaumes d'Espagne et du Maroc maintiennent la prérogative de réguler l'accès à leurs territoires respectifs, ce qui se concrétise par l'installation de postes de contrôle frontalier aux deux extrémités du tunnel. Ces postes permettent de vérifier l'identité des voyageurs, mais aussi de garantir la sécurité à l'entrée et à la sortie du territoire.

Au-delà de ces contrôles classiques, l'infrastructure elle-même, en l'occurrence le tunnel, doit être sécurisée. Les deux pays doivent donc collaborer étroitement pour assurer cette sécurité, comme ils le feraient pour n'importe quelle autre partie de leur territoire. Cette collaboration implique des patrouilles maritimes sous-marines, une surveillance constante et l'utilisation de technologies de pointe pour prévenir toute menace.

Les défis logistiques et de sécurité d'un tunnel transfrontalier sont immenses, nécessitant une coordination sans faille entre les deux nations. Cette coordination va de la vérification des documents de voyage à la gestion de la sécurité, en passant par la création potentielle de zones de contrôle communes pour faciliter le transit durant les trajets en train au sein du tunnel.

Le Comité de Sécurité joue un rôle crucial à cet égard. Sa mission est de définir des normes de sécurité rigoureuses, d'assurer leur respect et de veiller à la validation de formation adéquate du personnel. En cas de situation d'urgence, le Comité doit être en

mesure de coordonner une réponse rapide et efficace, illustrant ainsi son rôle central dans la garantie d'une exploitation sécurisée du tunnel.

CHAPITRE II. De la concession

Le partage des responsabilités entre deux gouvernements et deux entreprises privées dans le cadre d'un projet d'infrastructure majeure comme un tunnel transfrontalier assure une répartition équilibrée des tâches et des responsabilités. Grâce à cette configuration, chaque entité apporte sa propre expertise, qu'il s'agisse de réglementation, ou qu'il s'agisse de gestion opérationnelle ou de financement. La synergie opérationnelle est également une force, car la collaboration entre les entreprises privées permet de combiner leurs compétences respectives pour une meilleure efficacité opérationnelle et une gestion optimisée des ressources. De plus, la répartition des responsabilités entre plusieurs acteurs permet de mutualiser les risques, qu'ils soient financiers ou opérationnels ou qu'ils soient liés à la sécurité. Cette structure offre également une flexibilité accrue, car le projet peut s'adapter plus facilement aux défis grâce à la contribution et aux perspectives de multiples parties.

Cependant, un tel arrangement ne vient pas sans défis. La coordination entre toutes les parties prenantes peut être un véritable casse-tête, et il y a toujours le risque que le processus décisionnel soit entravé, surtout en cas de désaccords. De plus, déterminer comment les bénéfices générés par le tunnel seront répartis est essentiel, et cela peut nécessiter des négociations délicates pour garantir que chaque partie obtienne un retour sur investissement équitable. En outre, avec une concession quadripartite, des questions juridiques complexes sont susceptibles de surgir, notamment en ce qui concerne les juridictions compétentes et les lois applicables en cas de litige.

Dans le contexte du tunnel hispano-marocain, si un modèle de concession similaire à celui du Tunnel sous la Manche était envisagé, il serait impératif de tirer des enseignements des défis et des réussites du passé. Il serait crucial d'établir dès le départ un cadre de coopération clair, de définir avec précision les rôles et responsabilités de chaque acteur et de veiller à aligner toutes les parties sur les objectifs et les attentes pour assurer le succès du projet.

CHAPITRE III. Compatibilité Juridique:

La mise en œuvre d'un projet aussi vaste et transfrontalier que le Tunnel sous la Manche exige une compatibilité juridique essentielle entre les pays concernés. Bien que le cadre juridique du Tunnel sous la Manche se base majoritairement sur le droit administratif français, des ajustements ont été nécessaires pour le rendre compatible avec le droit britannique, assurant ainsi un fonctionnement sans heurts de l'infrastructure.

Dans le cadre du projet de tunnel hispano-marocain, il serait essentiel de concilier le droit espagnol avec le droit marocain. Il est à noter que, bien que ces deux pays partagent certaines traditions juridiques, leurs systèmes législatifs présentent également des différences. Une série de négociations approfondies serait donc indispensable pour aligner les dispositions légales, établir des protocoles clairs et assurer une coexistence harmonieuse des règles juridiques de chaque pays.

Outre les dispositions juridiques nationales, des normes supranationales peuvent également influer sur la mise en œuvre d'infrastructures transfrontalières. Dans le cas du Tunnel sous la Manche, les concessionnaires devaient se conformer aux règles communautaires, reflétant l'appartenance du Royaume-Uni et de la France à l'Union européenne.

Pour le tunnel hispano-marocain, il faudrait prendre en considération les réglementations de l'Union européenne applicables à l'Espagne, membre de cette union. Les exigences, normes et directives de l'UE pourraient influencer divers aspects du projet, de la sécurité à l'environnement.

En outre, d'autres accords internationaux pourraient être pertinents. Par exemple, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) établit des normes pour le transport ferroviaire à travers les frontières internationales. Étant donné que l'Espagne et le Maroc sont tous deux signataires de la COTIF, ses dispositions devraient être prises en compte lors de la planification de l'exploitation du tunnel. La conformité à ces normes supranationales garantirait une exploitation fluide, tout en respectant les engagements internationaux des deux pays.

La concession du Tunnel sous la Manche est principalement basée sur le droit administratif français, mais elle a été adaptée pour être compatible avec le droit britannique[176]. Dans le contexte hispano-marocain, il serait crucial d'assurer la

[176] Goy Raymond. Le tunnel sous la Manche. In: Annuaire français de droit international, volume 32, 1986. pp. 743

compatibilité entre le droit espagnol et le droit marocain. Des négociations approfondies seraient nécessaires pour assurer cette harmonie.

CHAPITRE VI. Litiges

L'éventualité de conflit de loi entre la loi espagnole et la loi marocaine, dans le cadre de l'exploitation du tunnel, nécessite une prise en compte dans le traité d'exploitation de cette liaison par mesure de respect des attentes légitimes des parties au contrats liés à l'usage de cette infrastructure de transport. De surcroît, il est primordial de déterminer la pertinence des dispositions du droit communautaire, notamment en ce qui concerne les règlements de l'UE sur le droit applicable et sur la compétence juridictionnelle. La survenue de tout litige ou enjeu juridique pendant la phase d'exploitation exige une vigilance accrue, soulignant l'importance d'instaurer des mécanismes adaptés de résolution des conflits pour cette infrastructure.

Il est à noter que plusieurs types de conflits pourraient voir le jour, que ce soit en lien avec la construction, l'exploitation ou même les responsabilités associées au projet. D'où la nécessité impérative de mettre en avant des méthodes d'arbitrage et de résolution des conflits efficaces, qui ne compromettent pas le bon déroulement de l'exploitation du tunnel.

Les contestations d'ordre civil ou commercial pourraient être adressées aux juridictions nationales des deux ordres juridiques, qu'elles soient marocaines ou espagnoles;elles jouiraient d'une compétence en matière de certains litiges en vertu du principe de territorialité.

Par ailleurs, le principe de territorialité en droit pénal, qui stipule que toute infraction commise sur le territoire d'un État est de la compétence de ce même État, prend tout son sens dans le cadre de cette liaison rapprochant les frontières des deux pays. Ainsi, pour une infrastructure commune telle que le tunnel hispano-marocain, il apparaît essentiel de délimiter avec précision les domaines de compétence pour assurer l'application correcte de ce principe.

CONCLUSION

Le projet de liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar est un reflet éloquent de l'ère de la mondialisation où ambition, innovation et collaboration sont indissociables. Ce projet, symbole de la fusion de deux continents, incarne la capacité humaine à transcender les obstacles naturels, politiques et culturels en faveur d'un avenir commun.

Bien que l'idée d'une liaison fixe entre la France et la Grande-bretagne remonte au 19ème siècle, ce n'est qu'à la fin du 20ème siècle que ce projet est devenu réalité. Malgré des défis tels que des incendies, des problèmes de sécurité et la crise des migrants, il a prospéré, reflétant l'évolution des besoins économiques et des consommateurs[177].

L'importance du détroit de Gibraltar, en tant que jonction entre l'Afrique et l'Europe, n'est plus à prouver. Mais, au-delà de sa signification géographique, ce projet est un indicateur de la manière dont la collaboration et la vision peuvent remodeler les horizons géopolitiques et économiques. En effet, il soulève d'importantes questions : Comment les grands projets d'infrastructure peuvent-ils influencer les dynamiques géopolitiques et économiques à l'échelle mondiale ? Comment pouvons-nous envisager l'avenir de la coopération intercontinentale à l'ère de l'interconnexion mondiale ?

Bien sûr, des défis subsistent. Le contexte politique actuel, marqué par des préoccupations sur la migration et l'influence croissante des courants d'extrême droite en Europe, ajoute des couches de complexité à sa réalisation. Toutefois, ces défis ne devraient pas obscurcir les énormes avantages potentiels que ce projet peut apporter.

Ainsi, bien que la réalisation de ce tunnel puisse être reportée ou entravée par diverses contingences, son exploration reste un précieux vecteur d'apprentissage. Il est un rappel que l'ingénierie, la collaboration et la vision peuvent, ensemble, redéfinir les frontières de ce que nous considérons comme possible.

---

[177] Ernst & Young - "*Retombées économiques du Tunnel sous la Manche dans l'UE*" - Analyse de la valeur économique du trafic de marchandises via le Tunnel sous la Manche entre le Royaume-Uni et les pays européens - Juin 2018

Les défis techniques, bien qu'importants, ne sont qu'une partie de l'énigme. Les aspects juridiques et contractuels du projet reflètent une nouvelle ère de coopération internationale, où le partenariat public-privé peut offrir des solutions innovantes, adaptées aux besoins spécifiques de chaque initiative. Ces collaborations, bien que complexes, sont la clé de la réalisation d'ambitions aussi grandioses.

La réflexion développée dans ce modeste travail s'intéresse à la problématique des enjeux juridiques que peut soulever le projet hispano-marocain de la réalisation d'une liaison ferroviaire fixe à travers le détroit de Gibraltar. Il s'agit des défis et enjeux géopolitiques et stratégiques ainsi que du statut juridique du détroit de Gibraltar en tant que détroit de navigation internationale où les conventions internationales maritimes défendent le passage inoffensif et le transit des navires.

Le problème crucial évoqué ici, c'est que ce détroit est une voie maritime internationale vitale pour le commerce mondial dès lors que le Maroc et l'Espagne, en guise de deux promoteurs d'un tel projet, sont vivement ambitieux de le réaliser, mais la navigation maritime ne doit nullement être entravée, ni, non plus, la sécurité de l'infrastructure à édifier ne doit être négligée ou mise en danger.

La création d'une liaison fixe à travers le Détroit de Gibraltar va considérablement équilibrer la région et stimuler son développement économique, grâce à sa situation stratégique, dans la mesure où cette liaison pourrait devenir un centre clé pour les réseaux de transport européens et africains, facilitant ainsi les déplacements de personnes et de marchandises entre l'Europe et l'Afrique. D'ailleurs, une fois que le tunnel sera fonctionnel, la cadence et l'efficacité des échanges entre l'Europe et le Maghreb connaîtront une croissance notable. Cela sera rendu possible grâce à un réseau exhaustif de voies de communication s'étendant depuis l'Europe et reliant les points stratégiques le long de toutes les grandes voies, ce qui ouvrira la voie pour desservir l'ensemble de la côte nord-africaine, la région du Maghreb, l'Égypte et l'Asie par l'est, ainsi que l'Afrique subsaharienne par le sud.

Ce Tunnel pourrait transformer la stratégie de développement des transports en Méditerranée Occidentale et attirer des investissements internationaux en raison de son potentiel de croissance.

Par ailleurs, il a été nécessaire d'aborder le statut juridique international du détroit de Gibraltar en vertu des conventions internationales du droit maritime, pour répondre à la question de la licéité de percement d'un tunnel sous marin, laquelle question a été assez étoffée et dont l'analyse nous permet de confirmer que l'Espagne et le Maroc

sont dans la légalité d'édifier cette infrastructure, bien sûr si les contraintes techniques le permettent.

Dans cette optique, les modalités de construction ont été approchées, car il s'agit d'un montage contractuel inhérent aux contrats de la construction internationale. A ce niveau, les contrats de partenariat public privé ont été pris en considération et leurs formes et aspects juridiques ont été abordés. L'accent a été mis sur les contrats BOT avec leurs variantes et sur les montages des PPP aussi bien dans la législation espagnole telle qu'elle a été imprégnée par les directives de l'union européenne en la matière, ainsi que les formes des PPP et gestion déléguée dans les réglementations et législation marocains.
La qualification de l'ouvrage qui serait réalisé à travers le détroit de Gibraltar a suscité également notre intérêt dans notre démarche d'analyse juridique, et ce en comparaison avec le statut de la liaison transmanche.

La problématique de la sécurité n'a pas été omise, elle a plutôt été abordée en vertu des conventions internationales régissant la question des aspects sécuritaires en mer et les mécanismes de protection de l'environnement marin en droit international tel que défini par les conventions à ce sujet.

Il reste à dire que ce modeste travail, aussi ambitieux soit-il, est loin de prétendre traiter tous les aspects inhérents à la problématique des infrastructures transfrontalières en mer. Néanmoins, nous avons essayé de faire émerger les enjeux et défis critiques sous-jacents à prendre en compte. De ce constat il serait important de se rendre à l'évidence que les deux Etats, Espagne et Maroc, ont intérêt à se pencher sur la question de la promotion de ce projet sur la scène internationale surtout auprès de l'union européenne, auprès des Etats puissances maritimes aux flottes internationale, ainsi qu'auprès des organisations internationales et régionales telles que l'union pour la méditerranée et l'organisation maritime internationale (l'OMI), par exemple, en vue d'un soutien politique, économique, juridique et opérationnel.

BIBLIOGRAPHIE

I. – Traités et manuels

● P. BONASSIES, C. SCAPEL, & C. BLOCH, Traité de droit maritime. LGDJ, Traités, 4e éd. (2023).

● P. VINCENT, Droit de la mer. Collection de droit international, Bruylant, LGDJ (2020).

● H. CHARKAOUI, Le droit maritime comparé. LGDJ, 1ère édition (2014).

● R. GUILLON, K. MESSAMAH, D. MERTENS-SANTAMARIA, & P. GROU, vers une très grande Europe : Quelle taille minimale pour l'Europe dans la mondialisation du XXIe siècle? Collection Logiques sociales (2008).

● محمد هواش & ريم عبود, القانون الدولي للبحار (2018).

● M. HAWASH & R. ABBOUB, Le droit international de la mer (en Arabe) (2018).

II. – Thèses et mémoires

● N. MAREÏ, Le détroit de Gibraltar, Porte du Monde, Frontière de l'Europe : Analyse et perspectives de territorialité d'un espace de transit. Thèse doctorale de géographie, Université de Nantes (2012).

● Y. EL ISSA, Les contrats internationaux de construction. Responsabilités et droit applicable. Thèse de doctorat en Sciences juridiques, université Paris Saclay (2022).

● N-R. TAFOTIE YOUMSI, BUILD, OPERATE AND TRANSFER (BOT) PROJECTS: contribution à l'étude juridique d'une modalité de partenariats public-privé à la lumière de l'approche LAW AND ECONOMICS. Thèse de doctorat, Université du Luxembourg (2012).

● A.L. TRIMUA, La concession : éléments de renouveau d'une catégorie contractuelle. Thèse doctorale, Université de Poitiers (2018).

● E.A. NKOUNKOU, Les projets Build, Operate and Transfer : une démarche contractuelle efficace dans les investissements internationaux. Mémoire de Master en droit, université de Montréal, Canada (2002).

● C. ARTUS, L'Analyse du contrat de concession entre les États britanniques et français et les concessionnaires Eurotunnel, à la lumière de Williamson. Mémoire de Master, Paris 1 (1994).

● D. GOGOUE ACHILLE, Le régime juridique de l'activité pétrolière offshore en Afrique subsaharienne, le cas d'un État francophone du golfe de Guinée : la Côte d'Ivoire. Thèse de doctorat, université de Limoges (2021).

● I. EL BEHERY, Théorie des contrats administratifs et marchés publics internationaux. Sciences de l'Homme et Société. Thèse de doctorat, Université Nice Sophia Antipolis (2004).

● F. OUAZZANI CHAHDI, Impact de la liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar sur le réseau de transport terrestre Europe-Afrique. Mémoire DES, univ M5, Rabat (1991).

III. – Répertoires et encyclopédies

● W. SMITH, "Flag of Spain". Encyclopedia Britannica (2023).
● Encyclopædia Britannica. (2023). Strait of Dover. In Geography & Travel.

IV. – Articles

● L. MÉNANTEAU & J-R. VANNEY, "Le détroit de Gibraltar : environnement océanique et liaisons fixes Europe-Afrique". In: Hommes et Terres du Nord, Détroits, pp. 36-42 (2002).

● H. EL ANEBRI & C. EL OUFIR, "concepts de partenariat public privé et de gestion déléguée au maroc". Juridical Tribune, vol. 6, n° 2, p. 394-405 (2016).

● Z. BELGHITI, & ANGADE, K. L'analyse du cadre réglementaire marocain des Partenariats Public-Privé au regard des objectifs de développement durable. Journal d'Économie, de Management, d'Environnement et de Droit (JEMED) ISSN 2605-6461 Vol 4. N° 2 (Mai 2021).

● L. MÉNANTEAU, & J-R. VANNEY, "Le détroit de Gibraltar : environnement océanique et liaisons fixes Europe-Afrique". Hommes et Terres du Nord (2002).

● H.EL ANEBRI, & C.EL OUFIR, "Concepts de partenariat public privé et de gestion déléguée: étude comparative". Revue économie, gestion et société n°6 (juin 2016).

● G. LAPOUGE, «Le statut juridique du Maghreb. Maroc : le régime international de l'Empire chérifien depuis la fin du XIXe siècle». Le Monde diplomatique (23 août 2011). [www.monde-diplomatique.fr/1955/11/LAPOUGE/21601]

● R. Goy, "Le tunnel sous la Manche." Annuaire français de droit international 32 (1986): 741-759.

● D. Jouanneau, "Le Traité sur le tunnel sous la Manche." Annuaire français de droit international 19 (1973): 875-889.

● Revue d'Histoire des chemins de fer, "Les impacts du tunnel sous la Manche sur les réseaux ferroviaires et maritimes touchant la Belgique. Point de vue." (n.d.).

● J.-C. Lasserre, "Le Pas-de-Calais et le détroit de Gibraltar : quels enjeux géopolitiques?" Études internationales 34.2 (2003): 195–212.

● X. Bezançon, "Une approche historique du partenariat public-privé." Revue d'économie financière 5.1 (1995): 27–50.

● A. CONCHON, "Financer la construction d'infrastructures de transport: la concession aux XVIIe et XVIIIe siècles." Entreprises et histoire 38 (2005): 55-70.

● L. MARTINEZ & W. SMITH, "Evolution of Maritime Transport in the Strait of Gibraltar". In: Maritime Transport and Regional Sustainability. Elsevier, pp. 52-69 (2020).
● L. Gillieaux, (2019). Les impacts du tunnel sous la Manche sur les réseaux ferroviaires et maritimes touchant la Belgique. in. Revue d'histoire des chemins de fer 52 | 2019, La liaison ferroviaire transmanche dans l'Europe du Brexit

V. – Textes de loi :

● Décret n°87-757 du 8 septembre 1987 portant publication du traité entre la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe trans-Manche

● Dahir n° 1-20-02 du 11 rejeb 1441 (6 mars 2020) portant promulgation de la loi n° 37-17 modifiant et complétant le dahir portant loi n° 1-73-211 du 26 moharrem 1393 (2 mars 1973) fixant la limite des eaux territoriales.

● DAHIR PORTANT LOI 1-73·211 DU 26 MOHARREM 1393 (2 Man 1973) FIXANT LA LIMITE DES EAUX TERRITORIALES ET DE LA ZONE DE PECHE EXCLUSIVE MAROCAINES

● Procès verbal et Protocole de la Commission internationale du chemin de fer sous-marin entre la France et l'Angleterre 1876

● United States Department of State Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs Limits in the Seas No. 149 Spain Maritime Claims and Boundaries - LIMITS IN THE SEAS No. 149 SPAIN MARITIME CLAIMS AND BOUNDARIES November 23, 2020

● DIRECTIVE (UE) 2016/798 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire

● Décret Royal Espagnol: “Real Decreto 2510/1977, de 5 de agosto, sobre trazado de líneas de base rectas en desarrollo de la Ley 20/1967, de 8 de abril, sobre extensión de las aguas jurisdiccionales españolas a 12 millas, a efectos de pesca” (Décret royal 2510/1977, du 5 août, sur l'établissement de lignes de base droites en application de la loi 20/1967, du 8 avril, sur l'extension des eaux juridictionnelles espagnoles à 12 milles, à des fins de pêche)

● CONCESSION QUADRIPARTITE FRANCE ET ROYAUME UNI/ FRANCE MANCHE / CHANNEL TUNNEL GROUP

● Loi n° 86-12 relative aux contrats de partenariat Public-Privé et son décret d'application n° 2-15-45

● Accord Maroc-Espagne (1980).

● Accord additionnel Maroc-Espagne relatif à la liaison fixe Euro-Afrique à travers le détroit de Gibraltar (n.d.).

● Projet de loi portant diverses dispositions urgentes pour faire face aux conséquences de l'épidémie de covid-19 - B. LE TUNNEL SOUS LA MANCHE.

● EUR-LEX, L28084. "Barcelona Convention for the Protection of the Mediterranean”

VI. – Rapports publics

● Programme des Nations Unies pour les établissements humains (UN-Habitat). (2022). Rapport mondial sur les villes 2022.

● Nations-Unies, Conseil économique et social (ECOSOC). (2001). Projet de liaison fixe Europe-Afrique à travers le détroit de Gibraltar. Session de fond. Genève, 2-27 juillet 2001.

- Union pour la Méditerranée (UpM). (2023). Plan d'action régional transport pour la région méditerranéenne 2021-2027. Approuvé lors de la 2e Conférence Ministérielle de l'UpM sur les Transports.

- Union pour la Méditerranée (UpM). Plan d’action stratégique de développement pour 2040.

- Sénat français. (2008). Rapport n°684 fait au nom de la commission des affaires étrangères sur le projet de loi (n° 500), autorisant l’approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche.

- Ministère de l'Économie et des Finances Marocain. (2017). Guide des Contrats de Partenariat Public-Privé (PPP): Manuel de bonnes pratiques - Loi n° 86-12 relative aux contrats de partenariat Public-Privé et son décret d'application n°2-15-45.

- Office de change marocain. (2019). Rapport annuel du commerce extérieur du maroc, p.54.

- Tribunal international du droit de la mer. Déclaration de M. Rüdiger Wolfrum sur la liberté de navigation: nouveaux défis.

- POLICY CENTER FOR THE NEW SOUTH. (2021). Policy Brief par J. Machrouh.

- D. Dahak. (1984). Faisabilité et conditions juridiques de la liaison fixe entre le Maroc et l'Espagne à travers Gibraltar.

- E. MALARET. (2008). La contribution du droit communautaire à la rationalisation du droit espagnol des concessions administratives. Texte préparé pour le Séminaire, Sciences Politiques, Paris.

- B. Lemoine. Le tunnel sous la Manche: une opération unique en son genre.

- A. Mourgi. Les modalités de construction et d’exploitation de l’ouvrage.

- J. A. Pastor Ridruejo. Statut de la voie d'eau et adaptabilité des trois variantes techniques d'édification de l'ouvrage.

- M. Chehab. Le régime juridique du détroit de Gibraltar.

- M. Loukili. (1984). Sécurité de la navigation et de l’ouvrage, rôle et modalités de délimitation des chenaux de navigation. Rapport écrit, centre de documentation, n°84_1086, Rabat.

VII. – Sites internet

- CNUDCI, "Guide juridique de la CNUDCI pour l'établissement de contrats internationaux de construction d'installations industrielles", 1988.

- SECEGSA, "projet de tunnel ferroviaire sous le détroit de gibraltar".

- MARISCAL ABOGADOS, "La procédure des marchés publics en Espagne: réglementation et principes".

- Conseil européen - Conseil de l'Union Européenne, "Politiques: Espace ferroviaire unique de l'UE".

- UN, "La mer Méditerranée: berceau de nombreuses civilisations".

- Autorité de régulation des transports, "L'instruction commune des règlements de différends relatifs au tunnel sous la Manche".

- France 24. (2023, 8 février). Tunnel entre l'Espagne et le Maroc : ce projet parmi les plus ambitieux au monde est-il réalisable ? URL: https://www.france24.com/fr/europe/20230208-tunnel-entre-l-espagne-et-le-maroc-ce-projet-parmi-les-plus-ambitieux-au-monde-est-il-r%C3%A9alisable.

- IALA AISM. (2022, 4 octobre). About IALA - IALA AISM. www.iala-aism.org/about-iala.

- CNRS Editions. (2021, 15 novembre). L'océan à découvert. www.cnrseditions.fr/catalogue/sciences-de-la-terre/l-ocean-a-decouvert.

- CentraleSupélec Alumni. (2023, 25 mai). Face à face avec Henri Poupart-Lafarge, PDG d'Alstom. association.centralesupelec-alumni.com/article/face-a-face-avec-henri-poupart-lafarge-pdg-d-alstom/25/05/2023/3965.

- World Economic Forum. "Fourth Industrial Revolution." https://www.weforum.org/focus/fourth-industrial-revolution.

- Union pour la Méditerranée. (n.d.). Transport & développement urbain. de https://ufmsecretariat.org/fr/notre-action/transport-urban-development/

TABLE DE MATIÈRES

PRÉAMBULE....9
INTRODUCTION....15
PARTIE I :....30
ASPECTS JURIDIQUES ET MODALITÉS CONTRACTUELLES LIES À LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE FERROVIAIRE....30
TITRE I : LE STATUT JURIDIQUE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR ET SON IMPACT SUR LE PROJET DE LIAISON FIXE FERROVIAIRE....30
CHAPITRE I. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM) : Régime général des espaces maritimes....33
Section 1. Les zones de droits souverains :....34
Section 2. Les zones de souveraineté :....36
CHAPITRE II. Souverainetés nationales sur le détroit de Gibraltar....37
Section 1. Dahir portant loi 1-73·211 du 2 Mars 1973....38
Section 2. Décret royal 2510/1977 du 5 août 1977....40
CHAPITRE III. Accords et conventions européennes bilatéraux sur le partage des zones d'influences en méditerranée....40
Section 1. Entente cordiale franco-britannique de 1904: la déclaration concernant l'Egypte et le Maroc du 8 avril 1904....41
Section 2. Accord FRANCO-ESPAGNOL du 3 octobre 1904....42
CHAPITRE IV. Le droit d'établissement de la liaison fixe en zones de souverainetés....43
Section 1. De la licéité d'édification de la liaison en milieu marin....43
Section 2. Droit de passage et droit de transit : Dispositions de régulation du trafic maritime et de la navigation....45
TITRE II : DES DISPOSITIONS JURIDIQUES IMPERATIVES ET DES ENJEUX CONTRACTUELS À CONSIDÉRER POUR LA CONSTRUCTION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE....47
CHAPITRE I: De l'entrave à la navigation sur les routes maritimes....48
Section 1. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1 novembre 1974....50
Section 2. Règlement international pour prevenir les abordages en mer-colreg de 1972 52
CHAPITRE II. De la protection de l'environnement dans le milieu marin....54
Section 1. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 1973....54
Section 2. Convention pour la protection de milieu marin et du littoral de la méditerranée de 1976....55
CHAPITRE III. DES CONTRATS INTERNATIONAUX DE CONSTRUCTION....56
Section 1. Variantes des Contrats Privés pour le Financement et l'Exploitation d'Infrastructures Publiques : Partenariat Public Privé (PPP)....57
Section 2. Procédure de marchés Publics : compatibilité du modèle PPP avec les ordres juridiques internes marocain et espagnol....66
I. Le PPP au Maroc : Loi n° 86-12 relative aux Contrats de Partenariat Public Privé 66
II. Le PPP en Espagne : Loi 13/2013 - Le concessionnaire comme agent de

l'administration publique..... 68
CHAPITRE IV. La lex constructionis : Standardisation des contrats internationaux de construction..... 70
Section 1. Le Contract Management Au cœur de la Complexité Internationale..... 71
I. Défis de la Gestion Contractuelle Internationale :..... 71
II. Les contrats FIDIC en réponse à la Complexité Contractuelle :.....73
Section 2. La Résolution des Différends: Mécanismes et Institutions.....74
I. La médiation et l'arbitrage selon FIDIC:..... 75
II. Le rôle du CIRDI:.....76
CHAPITRE IV. Modalités opérationnelles et mécanismes institutionnels de construction de l'ouvrage.....77
Section 1. De la pertinence de prévoir une répartition du travail de construction selon la souveraineté territoriale.....77
Section 2. Comité mixte de pour la coordination.....78
PARTIE II :..... 80
ENJEUX JURIDIQUES, OPÉRATIONNELS ET GOUVERNANCE DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FERROVIAIRE INTERCONTINENTALE.....80
TITRE.1: CADRE JURIDIQUE ET RÉGIMES DE RESPONSABILITÉS DE LA LIAISON INTERCONTINENTALE - NORMES DE SÉCURITÉ ET AUTORISATIONS REQUISES:..... 80
CHAPITRE I: Statut juridique de la liaison..... 81
Section 1. Régime international de l'assiette de la liaison fixe intercontinentale entre l'Espagne et le Maroc.....81
Section 2. Qualification juridique de la nature du transport s'opérant via l'infrastructure sous-marine:..... 83
I. Critères de distinction et conventions associées.....84
II. Le dilemme du tunnel : entre maritime et terrestre.....85
CHAPITRE II: Règles et réglementations spécifiques :.....87
Section 1. Normes de sécurité applicable à l'exploitation in fine du tunnel et de l'interopérabilité transfrontalière..... 88
Section 2. Équilibre nécessaire entre Sécurité et Fluidité du transport.....89
CHAPITRE III: Régulation de l'exploitation ferroviaire intercontinentale selon l'OTIF.....90
Section 1. La COTIF et son application à la liaison ferroviaire intercontinentale.....90
Section 2. Défis et enjeux liés à la mise en œuvre des textes de l'OTIF..... 92
TITRE II: CADRE DE GOUVERNANCE ET RÉGIME JURIDICO-CONTRACTUEL DE L'EXPLOITATION DE LA LIAISON FIXE INTERCONTINENTALE..... 94
CHAPITRE I. Du rôle des concédants.....94
Section 1. Commission intergouvernementale.....94
Section 2. Attributions régaliennes.....95
CHAPITRE II. De la concession..... 96
CHAPITRE III. Compatibilité Juridique:..... 96
CHAPITRE VI. Litiges.....98
CONCLUSION..... 99
BIBLIOGRAPHIE..... 102
TABLE DE MATIÈRES.....108

RÉSUMÉ-.

Le présent mémoire se penche en profondeur sur la proposition ambitieuse d'établir une liaison ferroviaire entre le Maroc et l'Espagne, à travers le détroit de Gibraltar. Cette entreprise, tout en promettant de renforcer les liens économiques et sociaux entre l'Afrique et l'Europe, soulève une panoplie de questions et de défis juridiques et contractuels.

D'abord, le statut juridique du détroit de Gibraltar, marqué par sa position stratégique et son importance historique, influence directement les paramètres de mise en œuvre du projet. L'étude approfondit les implications des zones de souveraineté et de droits souverains, ainsi que les accords et conventions bilatéraux qui ont historiquement façonné la méditerranée.
De plus, pour garantir la sécurité maritime et respecter l'environnement, des réglementations strictes doivent être suivies, notamment concernant la navigation, la protection de l'environnement marin et les normes de sécurité. Les ententes comme la Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention pour la protection du milieu marin de la Méditerranée sont notamment évoquées comme des repères essentiels.
Les enjeux ne s'arrêtent pas à la phase de construction. L'exploitation de cette liaison, une fois établie, doit respecter diverses normes, allant de la sécurité au droit maritime, tout en assurant l'interopérabilité transfrontalière et la fluidité des échanges. La référence au tunnel sous la Manche, en tant que réalisation similaire, est utilisée tout au long du mémoire pour tirer des leçons et identifier des pratiques optimales.

Enfin, la question de la gouvernance de la liaison ferroviaire est primordiale. La mise en place d'un cadre juridico-contractuel solide et adapté est essentielle, tout comme le rôle des concédants et les mécanismes de résolution des litiges. L'importance d'une collaboration étroite entre les parties prenantes, la nécessité d'anticiper les défis et la vision à long terme sont les piliers de la réussite de ce projet pharaonique, qui se veut bien plus qu'une liaison ferroviaire, mais un symbole d'unité intercontinentale.

SUMMARY -

The present research paper delves deeply into the ambitious proposal of establishing a railway connection between Morocco and Spain across the Strait of Gibraltar. While this endeavor holds the potential to fortify economic and social bonds between Africa and Europe, it raises a myriad of legal and contractual questions and challenges.

Initially, the legal status of the Strait of Gibraltar, marked by its strategic location and historical significance, directly influences the project's implementation parameters. The study delves into the implications of sovereignty zones and sovereign rights, as well as bilateral agreements and conventions that have historically shaped the Mediterranean.
Furthermore, to ensure maritime safety and environmental preservation, strict regulations, encompassing navigation, marine environment protection, and safety standards, must be adhered to. Treaties like the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships and the Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Environment are highlighted as pivotal benchmarks. Challenges do not cease post-construction. The operation of this link, once established, must comply with various standards, ranging from safety to maritime law, while ensuring cross-border interoperability and seamless exchanges. The Channel Tunnel, a similar venture, is recurrently referenced throughout the paper to derive insights and pinpoint best practices.

Lastly, the governance of the railway link is of paramount importance. The establishment of a robust and tailored legal-contractual framework is crucial, as is the role of grantors and dispute resolution mechanisms. The significance of close collaboration among stakeholders, the imperative of foresight,

and a long-term vision underscore the pillars of success for this monumental project, envisioned not merely as a railway connection but a symbol of intercontinental unity.