

SOMMAIRE

Dédicace	P.5
Remerciements	P.6
Avant-propos	P.9
Glossaire	P.10
Introduction générale	P.12
I : Intérêt du sujet, le choix du territoire d’analyse et l’état des études maritimes sur la question.....	P.13
II : La problématique et la définition des concepts.....	P.21
III : Méthodologie et plan de la recherche.....	P.27
Première partie : Les règles de sécurité et de sûreté du transport maritime international : Une application négligée sur la Côte Ouest Africaine	P.35
Chapitre I : La sécurité du transport maritime international : Historique de l’évolution des conventions internationales et leur application négligée sur la COA avec l’exemple de la catastrophe du Joola	P.37
I – 1 : Historique des règles et conventions internationales pour la sécurité du transport maritime.....	P.37
I – 2 : Les normes de sécurité de transport de passagers sont bafouées sur la Côte Ouest Africaine : Le cas de la catastrophe du Joola.....	P.69
Chapitre II : Le Code ISPS : Une opportunité pour le développement de la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine	P.86
II – 1 : La responsabilité bien définie des gouvernements contractants de l’OMI.....	P.87
II – 2 : L’application partielle sur la COA des mesures du Code ISPS pour les ports et leurs installations.....	P.108
II – 3 : Les compagnies nationales de navigation maritime des pays de la COA bafouent les règles du Code ISPS.....	P.123

Deuxième partie : Les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine face aux problèmes de sécurité et de sûreté liés aux plans d'eaux.....P.140

Chapitre I : Les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les aides vétustes à la navigation fragilisent la sécurité et la sûreté des plans d'eaux des ports de la Côte Ouest Africaine.....P.144

I – 1 : L'interface navire/port de la COA : Zone régulièrement écumée par les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les immigrants clandestins.....P.144

I – 2 : Les aides à la navigation maritime sur la Côte Ouest Africaine sont vétustes.....P.146

Chapitre II : Les plans d'eaux des ports de la Côte Ouest Africaine subissent de façon récurrente la pollution et les actes de piraterie.....P.185

II – 1 : La sécurité environnementale approximative de la COA est entretenue par l'exploitation pétrolière et le déversement récurrent des déchets toxiques dans ses ports.....P.185

II – 2 : Les ports de la COA n'échappent pas au phénomène de la piraterie.....P.226

Troisième partie : Les faiblesses de sécurité et de sûreté à terre des installations portuaires publiques de la Côte Oust Africaine.....P.236

Chapitre I : Les accès terrestres perméables, l'encombrement, l'intrusion des substances illicites et les réseaux de communication délabrés fragilisent la sécurité et la sûreté des ports publics de la Côte Ouest Africaine.....P.238

I – 1 : Les accès terrestres des installations portuaires publiques de la Côte Ouest Africaine sont perméables.....P.238

I – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA sont régulièrement encombrés par les vendeurs à la sauvette et les resquilleurs :
Les cas des ports de Cotonou et de Lomé.....P.240

I – 3 : Les installations portuaires de la COA ne sont pas à l'abri du sabotage, de l'intrusion des substances illicites et du terrorisme.....P.254

I – 4 : Les systèmes d'éclairage et les réseaux de communication des ports publics de la Côte Ouest Africaine sont délabrés.....P.262

Chapitre II : Les ports publics de la COA souffrent du vol des pièces démontées sur les véhicules d'occasion, d'une insuffisance de moyens humains et matériels, de la fissure des quais et de l'instabilité politique de certains pays.....P.267

II – 1 : Dans quelles conditions de sécurité les véhicules d'occasion en provenance des pays développés sont-ils acheminés dans les ports des pays de la COA ?.....P.267

II – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA souffrent d'une insuffisance de moyens humain et matériel accentué.....P.273

II – 3 : Les quais de certains ports publics de la COA présentent des fissures qui rendent difficile les opérations de manutention.....P.300

II – 4 : L'instabilité politique de certains pays de la COA fragilise la sécurité et la sûreté portuaire : Le cas du Port Autonome d'Abidjan en Côte d'Ivoire...P.303

Quatrième partie : Les propositions à différentes échelles pour la sécurité et la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine.....P.316

Chapitre I : Les efforts insuffisants des pouvoirs publics et l'action en général efficace des intérêts privés.....P.318

I – 1 : Les efforts insuffisants des gouvernements de la COA et l'incapacité de l'AGPAOC à veiller à l'application de règles de l'OMI.....P.318

I – 2 : Examen de la sécurité et de la sûreté des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée et des terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de cette région.....P.329

Chapitre II : Les propositions à l'échelle d'un port : proposition d'un plan de sûreté pour le port de Douala/Bonabéri et d'un plan de réhabilitation de la signalisation maritime pour le port d'Owendo/Libreville.....P.347

II – 1 : Proposition d'un plan de sûreté pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri.....P.348

II – 2 : Une réhabilitation du système de signalisation maritime des ports de la Côte Ouest Africaine s'impose : Le cas de la réhabilitation des aides à la navigation au Gabon.....P.371

Chapitre III : Les propositions visant à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine.....	P.381
III – 1 : Une implication totale des gouvernements de la COA dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires doit être de mise.....	P.381
III – 2 : Les complexes portuaires de la COA doivent être dotés des moyens de sécurité et de sûreté spécialisés.....	P.391
III – 3 : La redynamisation des organes spécialisés en transport maritime sur la COA est un passage obligé pour une sécurité et une sûreté portuaire efficace.....	P.411
III – 4 : Quelles sont les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour la protection de l'environnement portuaire des pays de la Côte Atlantique Africaine ?.....	P.416
III – 5 : Le processus de sécurité et de sûreté portuaires dans les pays de la COA ne mérite t-il pas une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds tels que le Fonds Monétaire International (FMI) ou la Banque Mondiale (BM) ?.....	P.422
Conclusion générale.....	P.432
Bibliographie générale.....	P.437
Table des illustrations.....	P.469
Table des matières.....	P.475
Annexes.....	P.488

DEDICACE

Je dédie cette Thèse de Doctorat à mon père **Joseph NJINGMI**, pour le soutien moral, financier et paternel qu'il n'a jamais cessé de m'apporter depuis mon enfance.

Amour et reconnaissance éternelle.

REMERCIEMENTS

Il est indispensable et très agréable pour nous d'exprimer, ici, nos remerciements et notre profonde gratitude à tous ceux qui ont contribué, de près ou de loin à la réalisation de cette Thèse. Nous remercions particulièrement :

- DIEU, qui nous a donné la grâce, la santé, la détermination et le courage pour réaliser ce travail ;
- Nous exprimons nos sentiments et notre profonde gratitude à Monsieur le Professeur Jacques MARCADON, qui n'a ménagé aucun effort pour nous faciliter la réalisation de ce travail et surtout pour ses conseils et sa disponibilité. Sans oublier tous les enseignants de Géographie de l'université de Nantes ;
- La Directrice des Ressources Humaines du Port Autonome de Douala, Madame Jeannette MOMO KWEDI ;
- L'ex Commandant et PFSO du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur Charles René KONTELIZO ;
- L'inspecteur de Sécurité au Service Sécurité Incendie et Pollution du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur Louis DIBOTI ;
- Le Chef de Service du bureau Prévention du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur Philippe BOULOU DIPPA ;
- Le Chef du Service fontenier du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur BOBBO OUMAROU ;
- Le Chef de Service Pollution et Environnement du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur Philippe EPOSSI ;
- Le Chef de Service Sinistre et secours des Marins Pompiers du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur ONDO ZANGA ;

- Le Responsable du Contrôle Portuaire du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur Barthélemy OROCK ;
- Le Chef de Service de Police de Contrôle Portuaire du Port Autonome de Douala/Bonabéri, Monsieur NDOUMBE NGOSSO ;
- Le Directeur Général du Port Autonome de Lomé, Monsieur Le Contre Amiral FOGAN K. ADEGNON ;
- Le Commandant du Port Autonome de Lomé, Monsieur ASSOBO MAWUENAM ;
- Le Responsable de la Sécurité Maritime et PFSO du Port Autonome de Lomé, Monsieur DOUNGBE AFFO ;
- Le Secrétaire Général Adjoint1 du Ministère de la Marine Marchande et des Equipements Portuaires du Gabon, Monsieur Alain GNAMBAULT KAKA ;
- Le PFSO du Port d'Owendo/Libreville, Monsieur Philippe DJOULA ;
- Le Commandant de Marine Marchande en service à la Capitainerie du port d'Owendo/Libreville, Monsieur Augustin NDANG EDOU ;
- Le PFSO du port Minéralier d'Owendo/Libreville, Monsieur Justin MOKAMBO ;
- Nos remerciements vont également à l'endroit de François Edgard FAURE, Magloir-Désiré MOUNGANGA, Guy Serge BIGNOUMBA, Florent RERAMBYA, Claude ESSAH DOVI, AKELANI AKANNI, Dieudonné MBONGO, Merlain MADOUNGOU NDJENTHO, Solange NFOUNE, Hermance ASSAYI, Geneviève TCHAWOU, Macaire BILOLA, Nicaise NGUIESSI, Brice Didier KOUMBA MABERT, Alain GUEDIER, Marina Andress NDAGUI RAZINGUE, Germain BIAHOGOW, Alida ANDJOUA, Phylcia ABESSOLO ELLA, Aude Michelle OBONE NGUEMA, Dieunedort NINKEU, Merlain Joël YAMO, Anne Cécile CROCHU, Zéphirin MENIE OVONO ;

- Mes mamans Flavienne MADOUNGOU INYANGA, Mirabelle Suzanne MANGOUA, Margueritte YAMI, Madeleine OSSIMA qui depuis mon enfance m'accordent un soutien maternel indéfectible. Amour et profonde admiration ;
- Mon épouse Pascaline MADOUNGOU NDJEUNDA dont le cœur n'a jamais cessé de battre au rythme du mien durant ces trois années de recherche. Trouve en cette aventure qui nous a éloigné un vibrant hommage. Merci mon amour ;
- Mes enfants, Merlina Chancia NYANGUI MANGOUA NDJEUNDA et Jocelyne Nancy KOGOU MIFONKE NDJEUNDA. Amour profond ;
- Puissent toutes ces personnes agréer l'expression de ma plus sincère reconnaissance.

MERCI A TOUS

AVANT-PROPOS

Lorsque je me suis inscrit en thèse le 20 septembre 2005, ce n'était pas sans ignorer les difficultés auxquelles j'allais être confronté pour la réalisation de ce travail. Car, entreprendre des recherches dans une vaste région telle que la Côte Ouest Africaine n'est pas une chose aisée. Pire encore lorsque l'on travail sur un thème sensible comme le mien qui fait parti de la sécurité et de la sûreté de chaque Etat.

Malgré les vicissitudes, je suis parvenu au terme de ce projet de thèse qui me tenait vraiment à cœur.

Aucune œuvre humaine n'étant parfaite, par conséquent, ce travail reste largement perfectible. En effet, les insuffisances qu'il renferme ne passeront pas en n'en point douter inaperçues aux yeux des lecteurs. Ainsi, je leur saurais gré de l'indulgence qu'ils voudraient bien m'accorder.

Cette thèse est le début d'une grande réflexion que je souhaite approfondir dans le futur, pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine. Car, beaucoup d'efforts restent à fournir dans cette région sur le plan de la sécurité et de la sûreté des installations portuaires qui participent à la chaîne du transport maritime international. Pour y arriver, je compte sur la prise de conscience des responsables portuaires de la présente région, qui savent qu'ils ne peuvent pas être en marge du processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires impulsé par l'OMI pour lutter contre le terrorisme, qui est un fléau dont le transport maritime international n'est pas à l'abri.

GLOSSAIRE

AC : Afrique Centrale

AGPAOC : Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

AGPAEA : Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et Australe

AISM : Association Internationale de Signalisation Maritime

APCP : Association Panafricaine de Coopération Portuaire

AIPR : Association Internationale des Ports et Rades

BM : Banque Mondiale

BMI : Bureau Maritime International

COA : Côte Ouest Africaine

CAA : Côte Atlantique Africaine

CEDEAO : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire d'Afrique Centrale

CENUA : Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique

CSO: Company Security Officer

CSR : Continuons Synopsis Record

EAGLE : Europe Afrique Gabon Logistique Express

FMI : Fond Monétaire International

GETMA : Groupe des Entreprises de Transports Maritime et Aérien

ISPS : International Ship and Port Facility Security

ISM : International Safety Management

OMAOC : Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONG : Organisation Non Gouvernementale

OPRAG : Office des Ports et Rades du Gabon

OPJ : Office de Police Judiciaire

PAF : Police de l'Air et des Frontières

PFSP : Port Facility Security Plan

PFSO : Port Facility Security Officer

PFSA : Port Facility Sécurité Assessment

PVD : Pays en Voie de Développement

RDC : République Démocratique du Congo

RCA : République Centre-Africaine

RSO : Recognised Security Organisation

SAGA : Société Anonyme de Gérance d'Armement

SATRAM : Société d'Acconage, de Transport et Manutention

SDV : Groupe SOCOPAO DELMAS VIELJIEUX

SGEPP : Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers

SIGEPRAG : Société d'Investissement, de Gestion et d'Exploitation des Ports et Rades du Gabon

SNAT : Société Nationale d'Acconage et de Transit

SOCOPAO : Société Commerciale des Ports d'Afrique de l'Ouest

SOLAS : Safety Of Life At Sea

SSA : Ship Security Assessment

SSAS : Ship Security Alert System

SSO : Ship Security Officer

SSP : Ship Security Plan

UAPNA : Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique

UCCA : Union des Conseils des Chargeurs Africains

UNODC : Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime

VTS : Vessel Traffic Service

INTRODUCTION GENERALE

I : L'intérêt du sujet, le choix du territoire d'analyse et l'état des études maritimes sur la question

I – 1 : Intérêt et choix du sujet

Le Transport Maritime est une activité qui est au cœur de la mondialisation des échanges, car, il apparaît comme le moyen de transport le plus sûr, le moins coûteux. M. M. Damien affirme dans ce sens que «*le transport maritime est 20 à 30 fois moins onéreux que le transport terrestre, selon la taille du navire utilisé pour un transport donné*»¹. L'évolution technologique que connaît ce secteur depuis plusieurs années lui procure encore plus l'estime des opérateurs économiques.

En effet, «*les transports maritimes sont indispensables à l'activité des nations, près de 4,8 milliards de tonnes de marchandises ont été transportées par mer en 1996 et se sont déversées sur les littoraux du monde*»², ils atteignent le niveau de 5,88 milliards de tonnes de marchandises exportées en 2000. Environ, 30,2% de marchandises ont été déchargées par les pays en voie de développement, contre environ 50% de marchandises chargées pendant la même période. Soit un total de 80,2% d'échanges effectués par les pays en voie de développement. En 2004, c'est près de 6,8 milliards de tonnes de marchandises qui ont été exportées, avec une participation de 8,6%³ pour l'Afrique. Cet essor du trafic maritime a atteint la barre de 7 milliards de tonnes de marchandises en 2007.

La voie maritime est donc un chemin très propice au transport de marchandises de tout genre. Ainsi, le port devient un outil précieux de développement et assure le rôle prépondérant de lieu d'échange. Par conséquent, il doit être sécurisé et son niveau de sûreté doit être rassurant pour qu'il soit compétitif afin d'attirer des trafics plus importants.

La compétitivité exige impérativement que les ports soient préparés à résoudre tous les problèmes d'insécurité, autrement dit, qu'ils offrent des avantages conformément aux normes de sécurité et de sûreté, de fiabilité de commissions, de facilité des opérations d'exploitation (la manutention des conteneurs, des bagages etc....), de fiabilité commerciale, afin d'acquérir une intégrité internationale. Car, d'après J. Marcadon (1998), «*la navigation*

¹ Damien (M.M), 1998, Question de Géographie, Géographie Humaine des Littoraux, Activité Liées à la Mer, Paris, Edition du Temps, p. 116

² Marcadon (J.), et Ali, 1998, Les Littoraux Espace de Vies, France, Sedes, p. 95

³ FREMONT (A.), 2006, Les routes maritimes, in Planète Océane, Saint-Berthevin, Ediprint, p.40

maritime est un bon exemple d'accumulation des risques, aucun de ceux-ci n'est exceptionnel s'il est pris séparément, mais l'ensemble présente un éventail de dangers potentiels»⁴.

Disons à cet effet que les règles du transport maritime international ont évolué en fonction des catastrophes enregistrées. On se souvient encore que c'est la tragédie du «Titanic», appartenant à la compagnie White Star, pendant son premier voyage en avril 1912, au large de l'Océan Atlantique, au cours de laquelle 1500 passagers et membres d'équipage trouvèrent la mort, qui a amené le Gouvernement du Royaume-Uni à proposer une conférence internationale afin d'élaborer une réglementation maritime internationale. Cette conférence avait abouti à l'adoption de la Convention SOLAS (Safety of Life AT Sea), le 20 janvier 1914. A ce sujet G. Marchand (2000) dit que «*Le naufrage du Titanic en avril 1912 (après la signature en 1910 de deux conventions, l'une sur les abordages, l'autre sur l'assistance et le sauvetage) sera l'événement qui va susciter diverses initiatives, celles-ci prenant vraiment corps après la fin de la première guerre mondiale*»⁵.

La dernière modification de cette convention remonte en décembre 2002, car, depuis l'attentat du 11 septembre 2001 qu'ont subi les Etats-Unis d'Amérique, les spécialistes de la sécurité maritime estiment que le secteur maritime n'est plus à l'abri d'une catastrophe similaire. Ainsi, l'OMI⁶ a apporté des modifications à la convention SOLAS pendant la conférence diplomatique de Londres, tenue du 9 au 13 décembre 2002. Les modifications importantes concernent le code I.S.P.S⁷ qui vise le renforcement de la sûreté portuaire, maritime et la présentation auprès de l'OMI par chaque Etat membre d'un plan de sûreté portuaire dont la date butoir était le mois de juillet 2004. En effet, c'est un nouveau régime global de sûreté qui consiste à établir un régime international de coopération entre gouvernements, la chaîne du transport maritime et les administrations portuaires. Son but est de déterminer les mesures de prévention des incidents sur les navires effectuant des voyages internationaux, les installations portuaires et d'assurer leur application.

⁴ Idem, p. 115

⁵ Marchand (G), Septembre-Octobre 2000, le Contenu des Règles, in Transports, N°403, p. 332

⁶ Organisation Maritime Internationale

⁷ International Ship and Port Security

Ainsi, « la sécurité et la sûreté portuaire » forment désormais un couple indissociable qui concourt également à « la sécurité et la sûreté » de la gigantesque chaîne du transport maritime international. Autrement dit ce couple est l'un des maillons importants des règles du transport maritime international impulsées par l'OMI. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons estimé qu'il mérite une étude approfondie.

La présente recherche se trouve à l'intersection de plusieurs champs d'application. En effet, l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire qui est aujourd'hui une préoccupation majeure de plusieurs disciplines fait aussi partie des axes de recherches prioritaires en géographie, car le port *«est d'abord un élément du paysage géographique traduisant une maîtrise et un aménagement par l'homme du milieu naturel, d'un littoral maritime, d'un estuaire, du lit d'un cours d'eau»*⁸.

La problématique de la sécurité et de la sûreté portuaire fait ainsi partie des préoccupations actuelles de la science géographique. En effet, connaissant l'importance des ports maritimes dans l'économie des pays en voie de développement, en particulier dans celle des pays de la Côte Ouest Africaine, il est nécessaire de mener une étude qui permettrait, non seulement d'évaluer les systèmes de sécurité et de sûreté existant dans les complexes portuaires de ces pays, mais surtout de réfléchir sur des mesures à prendre, pour que le plan de sûreté portuaire qui sera proposé par chaque Etat et adopté par l'OMI soit efficace pour conserver la légitimité maritime internationale de cette région.

Par ailleurs, le sujet de la sécurité et de la sûreté portuaire et maritime est d'actualité, car la situation Géopolitique actuelle du monde amène certaines organisations terroristes comme Al Qaeda à poser des actes d'attentat pour se faire entendre et protester ainsi contre les décisions qui les désavantagent. Ces actes odieux qualifiés de «guerre du pauvre» par J. F. Deniaau (1998), ne laissent personne indifférent et menacent tout le secteur de l'économie mondiale. Par conséquent, les complexes portuaires de la COA doivent se prémunir pour éviter, ou au pire des cas déjouer ces actes criminels.

En outre, l'intérêt d'un sujet sur le transport maritime se justifie aussi par le rôle qu'il joue dans le développement socio-économique, plus précisément dans l'accroissement de la

⁸ Damien (M.M.), Op. Cit., p. 114

prospérité macro-économique qui se traduit généralement par la hausse du niveau de vie des populations. Ainsi, nous espérons à travers cette étude apporter notre modeste réflexion aux préoccupations de l'OMI et au renforcement des mesures de sécurité et de sûreté des ports de la COA, afin que l'économie de cette région ne soit pas en marge de l'économie mondiale, car 95% du commerce international utilise la voie maritime.

Originaire du Gabon, nous estimons que c'est presque un devoir moral de contribuer dans les limites de nos possibilités intellectuelles, à l'étude de quelques problèmes auxquels ce pays, à qui nous devons beaucoup, est confronté, ainsi que ses voisins membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC).

Nous avons aussi été animés par le souci d'attirer l'attention des pouvoirs publics et des populations de la Côte Ouest Africaine sur l'importance de la sécurité et de la sûreté du domaine portuaire dans l'incontournable processus du développement socio-économique. Car la quasi-totalité si ce n'est la totalité des partenaires commerciaux de la COA utilisent le transport maritime (M. Gakomo 1994).

Ce sont ces principales motivations qui nous ont amené à passer plusieurs années de notre vie d'étudiant sur ce travail, dont les vicissitudes ne nous ont pas découragés.

I – 2 : Le choix du territoire d'analyse

Pour circonscrire l'espace géographique (carte N°1) de notre étude, nous utiliserons régulièrement les expressions suivantes :

- Côte Ouest Africaine ;
- Côte Occidentale Africaine ;
- Afrique Occidentale ;
- Côte Atlantique Africaine ;
- Les pays du Golfe de Guinée ;
- Ou les Etats pour désigner l'ensemble des pays côtiers que sont la Mauritanie,

Carte N°1 : Localisation des pays de la Côte Ouest Africaine



le Sénégal, la Gambie, la Guinée Bissau, le Cap vert, la Guinée, la Sierra Leone, le Liberia, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigeria, le Cameroun, le Sao Tome et Principe, la Guinée Equatoriale, le Gabon, le Congo, l'Angola, et la République Démocratique du Congo (RDC). Sans omettre les cinq pays enclavés que sont le Mali, le Burkina Faso, le Niger, le Tchad et la République Centrafricaine (RCA). Ces Etats qui comptent environ 26 installations portuaires participant au transport maritime international (Tableau N°1), couvrent un espace d'environ 11.834.130 Km² (A. D. Ogoulat, 1998). Et ont la double particularité d'avoir la Côte Atlantique Africaine comme unique moyen pour participer au commerce mondial et d'appartenir à un vaste ensemble dont les frontières actuelles découlent des découpages coloniaux, car, la conférence de Berlin de 1885 avait abouti à la balkanisation de l'Afrique en micro Etats.

Le choix de notre vaste territoire d'analyse présente probablement des difficultés que nous ne sous-estimons pas. En effet, durant nos analyses, nous adopterons une approche globale. Cependant, nous tiendrons quelques fois compte des individualités de chacun des ports des pays de la Côte Occidentale Africaine.

Le choix de l'Afrique Occidentale comme cadre géographique de notre étude sur la sécurité et la sûreté portuaire a aussi été motivé par l'énorme potentiel de trafic conteneurisé dont disposent certains de ses ports. En effet, depuis l'introduction de la conteneurisation (c'est-à-dire l'unitarisation des cargaisons dans des boites métalliques standardisées) dans le système de transport maritime international en 1966 par les Etats-Unis d'Amérique, certains ports de la COA comme les ports de Dakar, Abidjan, Lagos-Apapa, Douala, ont su s'adapter progressivement à cette révolution du transport maritime en s'équipant d'une part des outils techniques de manutention des conteneurs tels que des portiques, les grues et bien d'autres engins. Et en créant d'autre part des grandes zones de réception et de traitement des conteneurs, à titre d'exemple, la superficie du terminal à conteneurs du Port Autonome de Douala est de 23 ha, soit une capacité d'accueil d'environ 2. 000. 000 de tonnes.

Tableau N°1 : Les 26 installations portuaires de la COA participant au transport maritime international

Les 26 ports de la COA participant au transport maritime international	Nom du pays	Superficie du pays (en Km2)	Superficie du plateau continental (en Km2)	Etendue du littoral (en Km)	Ville d'implantation du port
Le port de Nouadhibou	Mauritanie	1082.600	39.900	667	Nouadhibou
Le port de Nouakchott	Mauritanie	1082.600	39.900	667	Nouakchott
Le port de Dakar	Sénégal	196.100	33.800	718	Dakar
Le port de Porto Grande	Cap-Vert	4.000	10.200	2	Sao Vicente
Le port de Conakry	Guinée Conakry	245.900	50.200	350	Conakry
Le port de Freetown	Sierra Léonne	72.300	24.800	506	Freetown
Le port de Monrovia	Libéria	111.400	18.400	537	Monrovia
Le port de Takoradi	Ghana	238.500	23.700	528	Takoradi
Le port de Tema	Ghana	238.500	23.700	528	Tema
Le port de Lomé	Togo	56.600	1.200	48	Lomé
Le port de Cotonou	Bénin	112.600	3.100	120	Cotonou
Le port de Kribi	Cameroun	520.300	12.900	346	Kribi
Le port de Bata	Guinée Equatoriale	28.000	10.500	410	Bata
Le port de Pointe-Noire	Congo	342.000	8.600	156	Pointe-Noire
Le port d'Abidjan	Côte d'Ivoire	322.500	12.200	500	Abidjan
Le port de San Pedro	Côte d'Ivoire	322.500	12.200	500	San Pedro
Le port de Lagos/Apapa	Nigeria	923.800	37.900	669	Lagos
Le port de Banjul	Gambie	11.300	3.900	70	Banjul
Le port de Bissau	Guinée Bissau	36.100	45.000	350	Bissau
Le port de Port Harcourt	Nigéria	923.800	37.900	669	Port Harcourt
Le port de Calabar	Nigéria	923.800	37.900	669	Calabar
Le port de Douala	Cameroun	520.300	12.900	346	Douala
Le port d'Owendo	Gabon	267.667	35.400	739	Libreville
Le port de Port-Gentil	Gabon	267.667	35.400	739	Port-Gentil
Le port de Sao Tomé	Sao Tomé et Principe	1.000	2.000	x	Sao Tomé
Le port de Matadi	R.D.C. (ex Zaïre)	2346.000	1.200	40	Matadi

Source : conception et réalisation ; Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mars 2008.

Il importe donc pour nous de mener une vaste réflexion sur la gestion de la sécurité et la sûreté des ports de la Côte Atlantique Africaine, car, malgré la marginalisation des pays de l'Afrique Occidentale dans les échanges internationaux, (la participation totale de l'Afrique dans le commerce mondial a chuté de 4,4% en 1970 à moins de 2% en 1997⁹) les ports de cette région restent incontournables non seulement pour la quête de la prospérité économique de ces Etats, mais aussi, pour ses partenaires commerciaux dont le plus privilégié est l'Union Européenne.

I – 3 : L'état des études maritimes sur la question

Les recherches consacrées aux littoraux et aux ports africains, en particulier ceux de la Côte Ouest sont disponibles tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle sous-régionale et concerne tant la géographie que les sciences voisines. Ces études sont publiées généralement sous forme de mémoires, d'articles ou de thèses. Cependant, les publications sur la sécurité et la sûreté portuaires de la COA ne sont pas légions. Ainsi, les études réalisées à ce sujet sont essentiellement issues des mémoires des étudiants originaires des pays de cette région que l'on trouve dans leur université et les articles publiés dans la presse et des journaux spécialisés. A notre connaissance, aucune thèse n'a encore été publiée en transport maritime sur la COA sur la sécurité et la sûreté portuaires, sans doute à cause de l'originalité du sujet.

En effet, plusieurs mémoires consacrés à la sécurité et à la sûreté des ports de la COA sont disponibles dans les universités des pays de cette région. Ceux-ci sont généralement présentés dans le cadre des travaux de fin d'étude qui permettent l'obtention d'un Master I ou II en géographie dans la spécialité « Activités Littorales et Maritimes » c'est le cas au département de géographie de l'Université Omar Bongo Ondimba du Gabon (soulignons que chaque université intitule cette spécialité selon ses convictions, cependant l'amélioration du transport maritime sur la COA reste l'objectif commun). Ainsi, on peut citer quelques travaux de mémoires comme celui de R. Oyane Obame (2003) qui porte sur l'élaboration d'un plan de sûreté portuaire pour le complexe portuaire d'Owendo/Libreville. Madzinza Yangou (2004) analyse la sécurité de la navigation maritime dans les pays de la CEMAC. P. Ngondenene (2005) avait accentué ses recherches sur la normalisation des structures portuaires gabonaises au Code ISPS. L. G. Indjele Adouboua (2006) dont le sujet de mémoire porte sur « les aides à

⁹ CAMDESSUS (M), 1997 «Afrique : Une révolution silencieuse», in Sociétal, N°11, p. 17

la navigation maritime au Gabon », insiste sur la vétusté, la nécessité de l'amélioration et la réhabilitation des aides à la navigation maritime au Gabon.

La publication des articles sur la sécurité et la sûreté portuaire est récurrente depuis plusieurs années. En effet, plusieurs articles parus dans des revues spécialisées en transport maritime ont été focalisés sur la problématique de la sécurité et de la sûreté portuaire. Ne pouvant tous les énumérer, nous citerons quelques uns qui ont un lien avec notre sujet comme l'article de M. Neumeister (2004) intitulé «ISPS : au 1^{er} juillet, la flotte était quasiment prête, les ports à plus de 80%», l'auteur fait dans cet article l'état d'avancement dans les ports et les navires des mesures prises pendant la conférence diplomatique de l'OMI tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002. D. Fra (2005), insiste sur l'aide américaine de près de 170 millions d'euros accordée au port Autonome de Cotonou (Bénin) pour sa mise aux normes ISPS, ainsi que la formation à toutes les professions portuaires. A. Lafouge (1984), met l'accent dans son article intitulé «la sécurité dans les ports maritimes : Prévention et lutte contre les sinistres», sur la prévention et la capacité des complexes portuaires à lutter contre les sinistres tels que les incendies qui peuvent se déclencher à tous moments. G. Marchand (2000) quant à lui fait le rappel des règles de sécurité existantes dans le domaine du transport maritime international tout en soulignant le renforcement constant de celles-ci, justifié par de nombreux événements « tragiques » survenus en mer. A cet effet, G. Marchand affirme que des événements de mer « tragiques » survenus tant à des paquebots, des vraquiers, des rouliers, qu'à des pétroliers, et la croissance des tailles et des tonnages transportés augmentant les risques, ont contribué à donner, à chaque fois, un coup d'accélérateur au renforcement progressif des règles en la matière¹⁰.

II : La problématique et la définition des concepts

II – 1 : La problématique

La prospérité économique des pays de l'Afrique Occidentale passe nécessairement par la sécurité et la sûreté de leurs complexes portuaires. Car, la sécurité et la sûreté portuaire sont désormais une priorité majeure pour tous les pays participant au commerce maritime international. Ainsi, ces complexes portuaires ne doivent pas déroger aux principes

¹⁰ Marchand (G), op. cit. p. 331

fondamentaux de sécurité et de sûreté portuaire. Ce qui n'est pas généralement le cas, car les ports de la COA présentent plusieurs handicaps qui rendent l'activité portuaire vulnérable.

D'abord, on constate que les ports de la COA sont parfois les lieux d'activités illégales telles que les transactions maritimes illégales, l'entrée et la vente des produits interdits, la corruption des douaniers par les armateurs et les opérateurs économiques, et bien d'autres incivilités. Ces aspects de malveillance et de corruption accentués qui minent ces ports expriment la nécessité de réfléchir profondément sur leurs systèmes de sécurité et de sûreté.

Ensuite, nous constatons une lourdeur administrative dans les ports de la COA, celle-ci n'est que le reflet de la manière dont fonctionnent les administrations dans les pays en voie de développement. Cet aspect entraîne le prolongement de la durée d'escale des navires au port et surtout la durée de stockage des marchandises dans les hangars, ce qui laisse le temps aux malfrats, et personnes mal intentionnées de programmer les actes illicites contre les installations portuaires.

Par ailleurs, nous observons dans les ports de la COA un fonctionnement irrégulier si ce n'est une absence totale du réseau informatique coordonnant toutes les administrations portuaires, comme c'est le cas dans les ports des pays développés. En effet, le réseau informatique portuaire facilite le traitement des marchandises, des bagages et des personnes. Il met surtout en relation toutes les administrations portuaires, c'est-à-dire l'Autorité Portuaire, la Douane, la Police Portuaire et les Entreprises exploitant le complexe portuaire. L'avantage d'un tel système est qu'il concourt à la sécurité et la sûreté portuaire dans la mesure où il peut permettre de déceler et de déjouer les actes illicites dirigés contre les installations portuaires.

En outre, les ports de la Côte Ouest Africaine souffrent d'une insuffisance de main d'œuvre qualifiée. En effet, plus de la moitié des agents qui travaillent dans ces ports sont formés sur le tas, ce qui entraîne souvent des accidents pendant la manutention des conteneurs, des marchandises fragiles et des produits pétroliers dangereux.

L'état de la dégradation avancée des structures portuaires actuelle de la majorité des complexes portuaires de la COA ne concourt pas à la sécurité et à la sûreté de la manutention des marchandises. En effet, les infrastructures actuelles de la plupart des ports de l'Afrique Occidentale datent de plus de 30 ans, si ce n'est depuis les indépendances (la majorité de ces pays sont indépendant depuis 1960). Ainsi, une restructuration de ces infrastructures portuaires est nécessaire afin de permettre à ces domaines portuaires de bien jouer leur rôle de plaque tournante de l'économie de chacun de ces pays, tout en respectant les règles de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI. Dans la même veine, T. ELLA Ondo (2004) affirme que *«l'état de dégradation avancée des structures portuaires actuelles montre une certaine difficulté de leur intégration dans des stratégies prospectives nationales et dans ces conditions ces ports ne peuvent pas anticiper les révolutions économiques»¹¹*.

Nous constatons également que les ports de la Côte Atlantique Africaine présentent une vulnérabilité manifeste, car il manque dans ces ports des matériaux de base très indispensables pour la sécurité et la sûreté du port et son environnement immédiat tels que le matériel de balisage, les vedettes de surveillance et bien d'autres outils.

On y observe aussi une pénétration abusive, incontrôlée et dangereuse des pêcheurs artisanaux sur le plan d'eau réservé à l'accostage des navires. Certains de ces pêcheurs concilient leur métier à celui de voleur et vandale (c'est le cas des pêcheurs nigériens au Gabon), et se servent ainsi de ces apparitions abusives sur le plan d'eau pour observer et peaufiner leur plan de vol qu'ils exécutent nuitamment.

L'inexistence de mur faisant office de barrière dans certains complexes portuaires favorise aussi l'entrée des malfrats dans l'enceinte portuaire, par exemple, au port d'Owendo, il n'existe pas de clôture, en dehors de la barrière naturelle constituée par la végétation, qui donne l'illusion d'une protection et rend ainsi la vue du port difficile et facilite l'entrée illégale des personnes mal intentionnées.

¹¹ Ella Ondo (T), 2004, Les estuaires du Cameroun et du Gabon : Etude de géographie portuaire dans la logique du développement durable, Thèse de Doctorat en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, p. 24

Au regard de la vulnérabilité dont fait face les ports de la COA, il faut d'urgence mettre en place des stratégies, des mesures et des moyens pour lutter contre les actes illicites et donner une intégrité fiable à ces complexes portuaires. Car, aujourd'hui, la sécurité et la sûreté portuaire qui sont des enjeux économiques, font partie de la grande lutte contemporaine contre le terrorisme international.

Il convient aussi de souligner qu'en tant que signataire de la Convention SOLAS, Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et de ses modifications (rappelées dans le code sur la sûreté des navires et des installations portuaires), les pays de la CMEAOC ont l'obligation de mettre en place un plan de sûreté de leurs installations portuaires. Car, c'est une condition nécessaire d'arrimage à la mondialisation des échanges, nouvelle forme de développement des économies.

Ainsi, un certain nombre de questionnements résument notre problématique : les règles du transport maritime internationale sont-elles bien appliquées sur la Côte Ouest Africaine ? Quel est l'état actuel des complexes portuaires des pays de l'Afrique Occidentale ? Enfin quelles recommandations peut-on mettre en oeuvre pour une sécurité et une sûreté efficace des ports des pays de la CMEAOC ?

II – 2 : La définition des concepts

Le port, situé à l'interface mer et terre est un point de contact entre l'avant-pays et l'arrière-pays, autrement dit, il est le lieu de transfert des marchandises, des transports terrestres au transport maritime et vice versa. Il apparaît ainsi comme le maillon essentiel de la chaîne du transport maritime internationale. D'autres définitions peuvent être attribuées au port en fonction du sens que chaque auteur veut lui accorder. Ainsi, M. M. Damien (1998), définit le port comme étant «d'abord un élément du paysage géographique traduisant une maîtrise et un aménagement par l'homme du milieu naturel, d'un littoral maritime, d'un estuaire, du lit d'un cours d'eau». Et techniquement, elle affirme que le port est «une superficie de terrain et de plans d'eau aménagés de façon à autoriser l'accostage des navires». L'absence de conformité dans la conception des ports peut empêcher la généralisation de cette définition, dans la mesure où tous les ports ne sont pas aménagés de la même manière. Car, il

existe une grande diversité des ports et leurs fonctionnements, par exemple un port à vocation commerciale diffère d'autres types de ports sur le plan structurel, technique et fonctionnel.

Pour sa part, Ondo Menie (2002) définit le port comme étant «une entité géographique et économique, portant un nom spécifique, située en bordure de la mer, d'un fleuve ou d'un lac, accueillant les navires, et où s'effectue le transport de marchandises et de passagers, du mode de transport aquatique à un mode terrestre et dont les installations peuvent s'étendre sur terre et sur l'eau, pour rendre les services complémentaires demandés par les navires, la marchandise et ses utilisateurs, afin de contribuer au bon déroulement des opérations de transport et au développement du commerce international, de l'industrie et plus généralement de l'économie des pays». Cette définition peut avoir le défaut d'être longue. Cependant, elle a le mérite de bien situer l'emplacement potentiel d'un port et son rôle économique. Toutefois, le port est et demeurera le lieu stratégique et incontournable pour le transport maritime international. Ainsi, il doit être sécurisé et son niveau de sûreté doit être rassurant pour qu'il soit compétitif afin d'attirer des trafics plus importants.

En outre, la **sûreté** (security en anglais) est l'ensemble des mesures et des moyens de protection contre les actes de malveillance. La sûreté maritime quant à elle peut être définie comme l'ensemble des mesures que les propriétaires, exploitants et administrateurs de navires, d'installations portuaires, d'installations au large et autres organisations ou établissements marins utilisent pour se prémunir contre le terrorisme, le sabotage, les passagers clandestins, immigrants illégaux ou demandeurs d'asile, les actes de piraterie ou de vol à main armée à l'encontre des navires, la capture, le pillage, la nuisance ou l'attaque par surprise. En d'autres termes, la sûreté maritime est la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant à protéger le transport maritime international contre des actes d'intervention illicites. En effet, on entend par actes illicites, la capture des navires, les actes de sabotage, d'attaques armées dirigées contre les navires et leurs équipages, le personnel au sol, les ports, et autres installations utilisées pour le transport maritime, ou toutes tentatives capables de nuire à la sécurité et la sûreté portuaire, et la communication des informations erronées afin de compromettre la sécurité et la sûreté d'une installation portuaire ou d'un navire.

En effet, d'après R. Oyane Obame (2003), le plan de sûreté portuaires imposé par l'OMI à tous les complexes portuaires participant au commerce maritime international a pour objectif principal de «garantir la sûreté et l'efficacité du transport maritime international en établissant et appliquant les procédures nécessaires, conformément aux dispositions du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, afin d'assurer la protection contre des actes d'intervention illicites dirigés contre des personnes, des ports, des installations de navigation maritime, des navires et des équipements»

Ainsi défini, le plan de sûreté portuaire doit être réalisé pour satisfaire l'obligation imposée par la norme 1.19 de la partie B du code ISPS qui stipule que : *«le plan de sûreté portuaire devait indiquer les mesures de sûreté opérationnelles et physiques que l'installation portuaire devait prendre pour s'assurer qu'elle est à tout moment exploitée au niveau de sûreté 1. Le plan devait aussi indiquer les mesures de sûreté additionnelles ou renforcées que l'installation portuaire peut prendre pour passer au niveau de sûreté 2 et être exploitée à ce niveau lorsqu'elle en reçoit l'ordre. En outre, le plan devait indiquer les mesures préparatoires que l'installation portuaire pourrait prendre pour qu'il soit rapidement donné suite aux consignes qu'elle pourrait recevoir de ceux qui sont chargés de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté au niveau de sûreté 3»*¹².

Le **concept de sécurité** est utilisé dans le domaine du transport maritime international depuis plusieurs décennies. Car comme l'affirme J. Chapon (2000), la mer est aussi capable des pires violences, d'autant plus redoutables qu'elles ont un caractère aléatoire : La mer est, en effet, un milieu perpétuellement agité. Si certains de ses mouvements sont parfaitement réglés à l'échelle humaine par l'horloge céleste que constituent les positions respectives de la Terre, de la Lune et du Soleil, d'autres phénomènes naturels, imprévisibles à terme de quelques jours, voire de quelques heures, mettent en jeu des énergies considérables, sans commune mesure avec celles que peuvent mobiliser les connaissances humaines les plus avancées en matière de construction navale¹³. En effet, les premières règles de sécurité maritime datent de 1846¹⁴ (cette date concerne uniquement la réglementation française, car à cette époque chaque Etat élaborait et appliquait ses propres règles), et ont connu une remarquable évolution. Nous y reviendrons au cours de nos analyses. Le **concept**

¹² Code ISPS, p. 43

¹³ Chapon (J.), Septembre-Octobre 2000, Y'a-t-il une solution miracle au problème de la sécurité du transport maritime ? In Transport, N°403, pp. 323-324

¹⁴ Marchand (G.), Op. Cit. p. 331

de sécurité (*safety en anglais*) peut être ainsi défini comme étant l'ensemble des mesures qui visent à pallier les défaillances techniques et à assurer le maintien de l'ordre. Elles regroupent aussi les mesures de prévention et de secours contre des sinistres.

Il est judicieux de souligner que les concepts de sûreté et de sécurité vont de paire, car dans le domaine du transport maritime international ils sont indissociables, ainsi, on ne peut parler de l'un sans évoquer l'autre dans la mesure où la sûreté donne de facto droit à la sécurité. Ainsi, dans certains chapitres de cette thèse, nous traiterons de façon simultanée les aspects de sécurité et de sûreté portuaires.

La prévention est un aspect très important dans le processus de sécurité et de sûreté des complexes portuaires, car elle permet la mise en place des mesures préventives pour protéger les ports contre les dangers et les sinistres. Cette vision abonde dans le même sens de la définition de la prévention que propose le Dictionnaire Larousse, en effet, pour lui la prévention est l'ensemble des mesures prises pour prévenir un danger, un risque, un mal, pour l'empêcher de survenir. Ainsi, l'application stricte des mesures préventives est obligatoire, afin de protéger les ports contre les sinistres et les dangers auxquels ils sont exposés au quotidien.

III : Méthodologie et plan de la recherche

La rédaction d'une thèse est toujours illustrée par des citations qui proviennent des travaux antérieurs des chercheurs qui ont travaillé sur le même thème ou des thèmes voisins au thème traité. Notre thèse ne déroge pas à cette règle, mais, elle tente aussi par sa problématique, sa méthode et ses apports originaux de donner une nouvelle dimension au sujet qu'elle traite. Avant de présenter les difficultés que nous avons rencontrées au cours de nos enquêtes et l'articulation de notre thèse, nous présentons d'abord notre organisation de la recherche.

III – 1 : L'organisation de la recherche

Nous avons organisé notre recherche en trois étapes, la première est celle de la recherche documentaire, la deuxième étape fut l'exploitation des sources statistiques, enfin, la dernière étape nous a conduite à la recherche des informations sur le terrain.

III – 1 – 1 : La recherche documentaire

La recherche documentaire est indispensable, car elle permet de faire le point sur tout ce qui a été dit sur le thème traité. En effet, elle nous a conduits aux différentes bibliothèques de l'Université de Nantes, à savoir : La bibliothèque universitaire, celle de section de géographie, au Centre de Droit Maritime, et à la bibliothèque de Géolittomer où nous avons consulté les ouvrages généraux et spécialisés en relation avec le transport maritime international. Nous nous sommes également rendu au Centre National de Données et de l'Information Océanographiques (CNDIO), de l'Institut de Recherche en Science Humaine (I.R.S.H) de Libreville (Gabon) où nous avons pu avoir la Convention SOLAS : «Convention Internationale de 1974 pour la Sauvegarde de la Vie Humaine en Mer» et plusieurs mémoires de Master II qui traitent des aspects relatifs à notre thème.

En outre, une masse importante d'informations sur l'évolution de la sécurité et de la sûreté portuaire a été essentiellement tirée de divers articles parus dans certaines revues dont les plus importantes sont : *Le Transport, le Marin, le Journal de la Marine Marchande, le Jeune Afrique Economique, les Marchés Tropicaux et Méditerranéens*.

Enfin, cette recherche documentaire nous a également conduit à la bibliothèque, du Ministère de la Marine Marchande du Gabon, au Centre de Formation et de Documentation des Affaires Maritimes à Nantes (Unité de Formation à la Sécurité Maritime) où nous avons pu avoir le code ISPS (Code International pour la Sûreté des navires et des Installations Portuaires), l'Acte du premier Colloque International sur la sûreté maritime (qui s'est tenu à Nantes du 23 au 24 Juin 2005) et consulté des ouvrages spécialisés et généraux qui nous ont permis de bien orienter notre étude.

III – 1 – 2 : L'exploitation des sources statistiques

Les données statistiques ont été d'une importance capitale durant nos analyses. En effet, les statistiques des établissements portuaires et des entreprises d'activités connexes telles que le Conseil Gabonais des Chargeurs (CGC), le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC). Et les rapports d'activité annuelle publiés par l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), le «Spécial Trafics Europe-COA» publié annuellement par le Journal de la Marine Marchande, nous ont servi de base pour l'illustration chiffrée de notre travail.

Mais, nous déplorons leur hétérogénéité, bien qu'elles utilisent toutes la tonne-métrique comme unité de mesure. La difficulté dans l'exploitation de ces données statistiques est le caractère discontinu et incomplet que présentent ses séries. Par exemple, les statistiques présentées par l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG) sont très globales, et ne concernent généralement que quelques mois des activités portuaires, ce qui les rend peu utiles pour les comparaisons avec les autres ports de la Côte Ouest Africaine. Par contre, les statistiques des ports de Douala et de Dakar sont assez détaillées et on peut obtenir sans difficulté majeure tous les rapports annuels publiés par ces complexes portuaires. Le Cameroun est l'un des pays de la COA où plusieurs sources statistiques en transport maritime peuvent être confrontées, car les organismes tels que l'Office National des Ports du Cameroun (ONPC), le Conseil National des Chargeurs du Cameroun (CNCC) et le Syndicat des Acconiers de ce pays publient régulièrement des statistiques. Ainsi, cette pluralité des données donne une large marge de manœuvre au chercheur et lui permet de confronter plusieurs sources à la fois.

En outre, plusieurs journaux spécialisés tels que le Journal de la Marine Marchande, Jeune Afrique Economique, Marchés Tropicaux et Méditerranéens, Transport, et le Marin publient très souvent des statistiques très appréciables sur les ports de la Côte Ouest Africaine. Celles-ci nous ont été indispensables.

Par ailleurs, il est judicieux de souligner que les statistiques sur la sécurité et la sûreté portuaire sont généralement rares. En effet, la carence des sources statistiques sur la sécurité et la sûreté portuaire en Afrique Occidentale pourrait s'expliquer par la rareté des recherches et des analyses faites dans ce domaine. Ainsi, les investigations sur le terrain nous ont été d'une importance capitale.

III – 1 – 3 : La recherche sur le terrain

La géographie ne pouvant se faire sans investigation sur le terrain, nous avons effectué des déplacements sur le terrain afin de mieux cerner la réalité de la sécurité et de la sûreté dans les ports de la COA, car «le premier outil du géographe est son œil». Cette étude de terrain a été réalisée en deux étapes : L'entretien et les stages de recherche.

III – 1 – 3 – 1 : L'entretien

Nous avons réalisé des entretiens auprès de certains responsables afin d'obtenir des informations et des documents spécifiques à la sécurité et à la sûreté portuaire. Ainsi, pour bien mener nos interviews, nous avons établi un questionnaire relatif aux informations que nous cherchions à obtenir. En effet, nous avons rencontré tour à tour messieurs Mr Louis Diboti, Inspecteur de sécurité au port de Douala, Mr François Boulou Dippa, Chef du bureau prévention au port de Douala, Mr Oumarou Bobbo, chef du service fontenier au port de Douala, Mr Philippe Eppossi, responsable de la pollution et de l'environnement au port de Douala, Mr Ondo Zanga, Chef du bureau sinistre et secours des marins pompiers du port de Douala, Mr Ndoumbe Ngosso, chef de service de police de contrôle portuaire, Mr Paulain Assoumou, conseiller technique au Ministère de la Marine Marchande du Gabon, Mr Augustin Edou, Commandant de la marine marchande en service à la Capitainerie du port d'Owendo et Mr Justin Mokambo, PFSO du port minéralier d'Owendo/Libreville.

Avec ces spécialistes du Transport Maritime, nous avons fait le tour des préoccupations majeures concernant la sécurité et la sûreté des ports de l'Afrique Occidentale. Toutes ces personnalités nous ont réservé un accueil acceptable, et nous ont accordé généralement plusieurs heures de leur précieux temps.

III – 1 – 3 – 2 : Les stages de recherches

Nous avons effectué des stages de recherche au sein de quelques ports de la Conférence Ministérielle des Etats de l’Afrique de l’Ouest et du Centre. En effet, cette partie de la recherche nous a conduits tour à tour aux complexes portuaires de Douala, de Lomé, et d’Owendo.

Avant de nous rendre dans ces ports de la COA, nous avons effectué un stage de deux semaines en Belgique (du 02 au 16 novembre 2006) afin de comprendre dans quelles conditions de sécurité et de sûreté les véhicules d’occasion sont acheminés dans les ports qui font l’objet de notre étude. En effet, Bruxelles est l’une des capitales européennes dont le marché des véhicules d’occasion de marques japonaise (Toyota, Mitsubishi, Honda et bien d’autres marques japonaise) réputés solides et résistants sur les routes africaines sont proposés à des prix abordables. Ainsi, plusieurs opérateurs économiques spécialisés dans l’achat et la vente des voitures d’occasion se rendent dans cette ville pour acheter des véhicules qu’ils acheminent à l’aide du transport maritime international en Afrique pour les revendre. A cet effet, durant ce stage, nous avons rencontré S. Zeaïter, Directeur de Zeaïter Shipping Co, société spécialisée dans l’achat, la vente et le transport par voie maritime des voitures d’occasion à destination de l’Afrique. J. B. Ngoboka, gérant de la société Jeango Services Center Sprl spécialisée dans l’achat et la vente des véhicules de seconde main. Et quelques démarcheurs qui nous ont donné des informations sur les dispositions de sécurité et de sûreté mises en place pour l’acheminement des véhicules d’occasion dans les ports de la COA. Durant ce stage, nous avons eu des révélations surprenantes sur lesquelles nous reviendrons en détail pendant la rédaction de cette Thèse.

Parti de Nantes le 04 avril 2007 pour Libreville au Gabon où nous avons passé 2 semaines afin de régler les problèmes de visa, le Port Autonome de Douala fut notre première étape. Arrivés au Cameroun le 20 avril 2007, nous avons entamé les démarches le lendemain auprès des autorités portuaires afin que ceux-ci nous délivrent une autorisation d’accès au port. Dès l’obtention de ce document, nous avons débuté nos investigations dans ce complexe portuaire. Au cours de ces investigations, nous nous sommes entretenus avec Mr Charles René Kontelizo, Commandant et PFSO du port de Douala et d’autres spécialistes chargés de la sécurité et la sûreté dans ce port, sans omettre les opérateurs économiques utilisant le domaine. Cette étape s’est achevée le 27 mai 2007.

De retour à Libreville, nous avons pris une semaine pour régler les problèmes de visa pour l'étape de Lomé où nous sommes arrivés le 04 juin 2007. En effet, nous avons effectué un stage d'un mois au Port Autonome de Lomé (du 04 juin au 03 juillet 2007). Pendant nos investigations dans ce complexe portuaire, nous avons observé avec une attention particulière le déroulement des activités portuaires dans leur ensemble, et nous avons eu des entretiens avec quelques spécialistes chargés de la sécurité et de la sûreté de ce port, en particulier, avec Mr Doungbe Affo, PFSO de ce complexe portuaire.

Après ces 2 premières étapes, nous avons estimé qu'il était nécessaire de faire un stage au Ministère de la Marine Marchande avant de débiter nos investigations au port d'Owendo. Ainsi, nous avons passé un mois de stage (du 05 juillet au 05 août 2007) au Ministère de la Marine Marchande du Gabon, avec pour maître de stage Mr Alain Gnambaut Kaka, président de la commission Ad-Hoc pour l'application du Code ISPS dans les ports gabonais et Secrétaire Général du Ministère de la Marine marchande. Pendant ce stage, nous avons travaillé en étroite collaboration avec la Direction Générale de la Sécurité Maritime et les différents agents du ministère chargés du respect et de l'application des règles de navigation maritime internationale. Ce stage nous a été d'une importance capitale car il nous a non seulement permis de consulter la « très fermée » bibliothèque de ce Ministère, mais aussi de comprendre et de voir comment les autorités gabonaises mettent en oeuvre les mesures de sécurité et de sûreté portuaire imposées par l'OMI.

Après ce stage, nous avons débuté nos recherches au port d'Owendo. Celles-ci ont duré également un mois (06 août au 06 septembre 2007). En effet, le complexe portuaire d'Owendo constitue la dernière étape de nos enquêtes de quelques ports de la COA. Dans ce complexe portuaire, nous nous sommes entretenus avec le PFSO Mr Philippe Djoula, les responsables de l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), et quelques salariés (manutentionnaires, agents de sécurité, de transit etc...). Nous avons également eu plusieurs séances de travail avec les responsables de la COMILOG¹⁵ et de la SGRPP¹⁶ dont les installations jouxtent le complexe portuaire d'Owendo. Ceux-ci nous ont fait état des mesures de sécurité et de sûreté appliquées dans chacune de leurs entreprises, car la manipulation des produits dangereux, pétroliers en particulier dans le domaine portuaire doit respecter des normes de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI.

¹⁵ Compagnie Minière de l'Ogooué

¹⁶ Société Gabonaise de Raffinage des Produits Pétroliers

Ces différentes investigations sur le terrain nous ont amené à choisir la démarche inductive qui est «*un raisonnement basé sur la recherche de généralisation à partir de quelques cas ou de la totalité d'une population.* (A. Bailly et H. Béguin, 1984, p.20)»¹⁷. En effet, cette approche inductive est la mieux appropriée lors de l'observation empirique car elle permet d'établir des liens entre des phénomènes. Ainsi, à l'aide de cette approche inductive, nous espérons apporter notre modeste contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté des ports de la Côte Atlantique Africaine.

III – 2 : Les problèmes rencontrés

D'une manière générale, l'accès à l'information est souvent difficile pour le chercheur, et l'ampleur de la difficulté dépend de plusieurs paramètres. En effet, durant nos recherches, nous avons rencontré plusieurs difficultés. La première difficulté est due sans doute à l'originalité du sujet, car nous avons constaté une faiblesse relative de la bibliographie sur le sujet que nous traitons. Les études consacrées sur la problématique de la sécurité et de la sûreté dans les pays de la côte ouest africaine sont assez rares. Il était donc nécessaire pour nous de dépouiller systématiquement les diverses presses professionnelles (cf. bibliographie) pour suivre les actualités et accumuler ainsi les informations utiles pour la rédaction de ce travail.

La seconde difficulté est essentiellement d'ordre matériel et financier. En effet, probablement à cause de la lourdeur administrative, le billet de voyage qui devait nous parvenir à la fin du mois de mars 2007, afin de rallier Libreville, n'est pas arrivé. Nous avons dû payer un billet d'avion pour aller au Gabon, puis de ce pays, nous avons également financé nos titres de transport et nos séjours de recherche au Cameroun et au Togo.

La troisième difficulté est relative aux enquêtes sur le terrain. En effet, nous avons généralement fait face aux interlocuteurs très méfiants. Car, le thème de la sécurité et de la sûreté portuaire entraîne souvent une prise de position et des interrogations de la part des responsables des complexes portuaires de la COA. Ainsi, au port autonome de Douala, nous avons eu plusieurs et longues séances de travail avec la Directrice des Ressources Humaines, pour que celle-ci nous délivre une autorisation d'accès au port après une semaine d'attente.

¹⁷ Cités par H. Gumuchian et C. Marois, *Initiation à la Recherche en Géographie*, P.U.M/ Montréal, 2000, p.75

Au port autonome de Lomé, le Directeur des Ressources Humaines a dû contacter le Directeur Général avant de nous délivrer une autorisation d'accès, et il nous était interdit de prendre les photos pendant les 2 premières semaines de stage. La levée de cette interdiction était conditionnée à notre comportement durant ces 2 premières semaines. Au regard de ces difficultés, on peut comprendre la faiblesse de la recherche scientifique en Afrique.

III – 3 : L'articulation de la thèse

Pour rendre compte des résultats de nos recherches sur la situation actuelle de la sécurité et de la sûreté portuaire dans l'espace ouest-africain, nous diviserons notre exposé en quatre parties.

La première partie intitulée : Les règles de sécurité et de sûreté du transport maritime international : une application négligée sur la côte ouest africaine a pour mission de présenter en deux chapitres, l'évolution des règles du transport maritime international et leur application sur la Côte Ouest Africaine.

La seconde partie qui s'intitule : Les complexes portuaires de la COA face aux problèmes de sécurité et de sûreté liés aux plans d'eau se fixe comme objectif l'analyse en deux chapitres des problèmes de sécurité et de sûreté que rencontrent les plans d'eau des ports de cette région.

La troisième partie traite en deux chapitres les faiblesses de sécurité et de sûreté à terre des installations portuaires publiques de la Côte Ouest Africaine.

Enfin, la quatrième partie qui traite des propositions à différentes échelles a pour but de proposer des solutions pour une sécurité et une sûreté efficaces des complexes portuaires de l'Afrique Occidentale.

PREMIERE PARTIE :

**LES REGLES DE SECURITE ET DE SURETE DU
TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL :
UNE APPLICATION NEGLIGEE SUR LA
COTE OUEST AFRICAINE**

La sécurité et la sûreté du transport maritime international sont des préoccupations majeures pour l'OMI et ses Etats contractants. Ainsi, les réglementations internationales et nationales dans ce domaine ont connu une évolution remarquable dans le temps, et des modifications allant dans le sens de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté de la navigation maritime. Cette évolution constante qui aboutit au renforcement des règles a pour objectif fondamental d'assurer la sécurité et la sûreté de toutes les entités participant au commerce maritime international. A ce propos G. Marchand affirme *«qu'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer, du navire et de la cargaison ainsi qu'une navigation aussi sûre que possible en mer et à l'approche des côtes et des ports, sont les raisons majeures ayant justifié un renforcement constant des règles relatives à la sécurité maritime au cours du 20^e siècle»*¹⁸.

En effet, ces règles doivent être respectées et appliquées dans tous les ports participant au commerce maritime international. Ainsi, les complexes portuaires de la COA doivent mettre en œuvre toutes les mesures imposées par l'OMI afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité et la sûreté du transport maritime international. Le premier chapitre de cette partie sera focalisé sur l'évolution des règles de sécurité et de sûreté du transport maritime international et leur application sur la Côte Ouest Africaine.

Ensuite, dans le deuxième chapitre, nous allons nous atteler à présenter le Code ISPS et ses exigences en démontrant qu'il est une opportunité à saisir pour la mise aux normes internationales des complexes portuaires de la COA.

L'enjeu de cette première partie est de faire le rappel des règles de la sécurité et de la sûreté du transport maritime international, tout en démontrant que celles-ci ne sont pas appliquées sur la Côte Ouest Africaine avec une rigueur ferme. Ainsi, nous espérons à travers notre modeste travail attirer l'attention des pouvoirs publics de l'Afrique Occidentale afin qu'ils mettent en place les moyens humains et matériels pour le strict respect des lois de l'Organisation Maritime Internationale.

CHAPITRE I : LA SECURITE DU TRANSPORT MARITIME INTERNATIONAL :

¹⁸ Marchand (G.), Op. Ct. p. 331

HISTORIQUE DE L'EVOLUTION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES ET LEUR APPLICATION NEGLIGEE SUR LA COA AVEC L'EXEMPLE DE LA CATASTROPHE DU JOOLA

Les premières règles de sécurité et de sûreté en matière de transport maritime datent du Moyen Age, celles-ci ont été améliorées au fil des années. Dans ce chapitre, nous allons d'abord présenter l'évolution historique de ces règles tout en exposant les raisons fondamentales qui ont à chaque fois motivé leur amélioration. Ensuite, nous allons démontrer avec l'exemple de la catastrophe du *Joola* intervenue le 26 septembre 2002 au large des côtes sénégalaises que ces règles et conventions internationales ne sont pas souvent respectées sur la Côte Atlantique Africaine.

I – 1 : Historique des règles et conventions internationales pour la sécurité du transport maritime

Les règles du transport maritime international ont connu une évolution remarquable dans le temps. En effet, cette évolution a généralement été motivée par des accidents en mer tels que les naufrages, les abordages, les chavirements, les incendies et bien d'autres causes. Ainsi, on peut affirmer sans risque majeur de se tromper que les catastrophes maritimes sont les catalyseurs du renforcement permanent des mesures de sécurité et de sûreté du transport maritime international dont l'organe régulateur est l'OMI.

I – 1 – 1 : Une évolution des règles et conventions de sécurité du transport maritime international au rythme des catastrophes

Cinq périodes fondamentales marquent l'évolution des règles de la sécurité du transport maritime international : l'Antiquité, le Moyen Age, la Renaissance, le XIXème siècle et le XXème siècle. La période Antique, du Moyen Age et celle de la Renaissance peuvent être considérées comme celles qui ont posé les bases de la réglementation en transport maritime. Le XIXème siècle est une période importante pour le transport maritime, car il est caractérisé par l'interventionnisme de l'Etat dans la mise en place des règles de navigation maritime. La période du XXème siècle, quant à elle marque, une étape décisive

dans la mise en œuvre et l'application des mesures de sécurité et de sûreté de la navigation maritime internationale. Avec une internationalisation sans précédente des règles de sécurité et de sûreté, et la création d'une organisation maritime internationale au sein de laquelle les experts des pays contractants se retrouvent pour adopter des lois en faveur de la sécurité et de la sûreté des personnes et des biens participant au transport maritime international. Car, le transport maritime est caractérisé depuis des décennies par des catastrophes meurtrières qui entraînent à chaque fois l'amélioration des règles existantes et l'adoption de nouvelles mesures (Tableau n°2).

Le tableau suivant présente les principales catastrophes des navires à passagers qui se sont produites depuis près d'un siècle. Il fait ressortir une trentaine d'accidents avec environ 18.734 morts en 98 ans de navigation maritime. Ce tableau nous démontre également que le naufrage est l'une des principales causes des catastrophes des navires à passagers, car, sur la trentaine de catastrophes enregistrées, 15 sont dues au naufrage.

I – 1 – 1 – 1 : L'insécurité maritime chronique de l'Antiquité entraîne la mise en place des premières règles du transport maritime

L'époque Antique est la période qui pose les prémices des règles du transport maritime international. En effet, elle fut marquée par des catastrophes chroniques qui emmenèrent les responsables à prendre des décisions pour protéger des navigateurs et des commerçants qui étaient tous motivés par l'unique goût de l'aventure, car à cette époque on associait à la mer une notion de chance ou de fatalité qui se retrouve dans les expressions suivantes : *fortune de mer*, *hasards de la mer* ou *aventure maritime* (P. Boisson, 1998).

Tableau N° 2 : Les principales catastrophes survenues à des navires à passagers

durant les 90 dernières années

Nombre de victimes	Nom du navire	Date	Lieu	Cause de l'accident
4386	DONA PAZ	1987	Sibuyan Sea, Philippines	Abordage par un pétrolier
1800	NEPTUNE	1993	Au large d'Haïti	Naufrage
1501	TITANIC	1912	Cape Race	Naufrage, heurt avec un iceberg
1370	EMPRESS OF IRELAND	1914	St Laurent	Abordage
1034	LE JOOLA	2002	Au large de la Gambie	Naufrage
1000	DON JUAN	1980	Détroit de Tablas (Philippines)	Abordage
852	ESTONIA	1994	Mer Baltique	Naufrage
600	SAMIA	1986	Fleuve Meghana	Chavirement
550	CAHAYA-BAHARI	2000	Au large de la côte Sulawesi	Naufrage
450	TAMPOMAS II	1981	Mer de Java	Naufrage
450	SALAHUDDIN II	2002	Meghna (Sud de Decca)	Naufrage
448	SALEM EXPRESS	1991	Mer Rouge	Naufrage
423	ADMIRAL NAKHIMOV	1986	Mer Noire	Abordage
353	NAVIRE INDONESIEN	2001	Près de Java	Naufrage
349	TRANSBORDEUR	1953	Pusan en Corée du Sud	Naufrage
300	MAFALDA	1927	Entre le Cap Vert et le Brésil	Le navire coule
300	TRANSBORDEUR	1994	Meghna (Bangladesh)	Naufrage
300	DONA MARILYN	1988	Visayan Sea (Philippines)	Inconnue
292	SEOHAE	1993	Au large de Puan	Naufrage
279	PAGODE FLOTTANTE	1993	Sur la rivière Bocau (Philippines)	Naufrage
272	UN BAC	1994	Mombasa (Kenya)	Naufrage
200	HASAIL	1988	Rivière Dhaleswari	Naufrage
200	HERAKLION	1966	Entre la Crète et le Pirée	Le navire coule
200	TWENDECKER ATLAS-STAR	1986	Fleuve Sitalakhya	Naufrage
200	BINTANG	1988	Madura (Indonésie)	Inconnue
193	HERALD OF FREE ENTERPRISE	1987	Mer du Nord (Zeebrugge)	Chavirement
158	SCANDINAVIAN STAR	1990	Skagerrak	Incendie
150	HASAIL	1988	Bangladesh	Inconnue
140	MOBY PRINCE	1991	Méditerranée	Abordage
134	MORRO CASTLE	1934	Atlantique Nord	Incendie
128	LAKONIA	1963	Nord de Madère	Incendie

Source : Conception et réalisation ; Guy Merlo Madoungou Ndjeunda

NB : Nous avons trouvé mieux de classer ces catastrophes par nombres de victimes et en ordre décroissant.

La période Antique est marquée par une insécurité maritime chronique, car les navigateurs de cette époque utilisaient des embarcations de taille modeste qui avaient pour

mode de propulsion la voile ou l'aviron, par conséquent, ils ne pouvaient pas s'éloigner de la côte au risque de chavirer. Ainsi, les voyages sur la mer à cette époque étaient très périlleux, en effet, les conditions exécrables océaniques et climatiques auxquelles s'ajoutaient les mauvaises fabrications des embarcations rendaient les navires difficilement manoeuvrables, et, par conséquent, l'issue finale était généralement le naufrage pour la plupart d'entre eux. A ce propos, P. Boisson affirme que *«les navires peu manoeuvrants devenaient très vite le jouet des vents et des courants»*.

Les marins furent très mal armés contre le mauvais temps pendant la période Antique, ils se débrouillaient comme ils le pouvaient avec « les moyens du bord » pour lutter contre les vents, les marées et la tempête. Déjà confrontés à la surcharge du navire, car sur le pont des navires de commerce, les passagers et les marchandises s'entassaient au mépris des conditions de sécurité qui nécessitaient au moins une séparation des passagers de la marchandise. Ils devaient affronter des vents violents qu'ils connaissaient très mal, à cet effet, ils employaient des moyens dérisoires et fortuits pour lutter contre les tempêtes, ainsi, *«ils ceinturaient le navire de cordages à l'avant et à l'arrière pour éviter qu'il ne se disloque ou ils laissaient filer une ancre pour ralentir sa progression»¹⁹*. Lorsque la situation était très critique, pour éviter la catastrophe, les navigateurs pratiquaient le «jet». Cette pratique consiste à jeter par-dessus bord la cargaison, le gréement et même les vivres si l'heure était très grave afin d'alléger l'embarcation. Cette lourde décision était généralement prise par le pilote, le patron du navire, ou par les passagers les plus notables ou les plus expérimentés. Ainsi, cette pratique du jet qui était mise en œuvre par les navigateurs de l'île de Rhodes et reprise par les Romains fut gardée par le droit maritime moderne avec le régime des avaries communes, car elle prévoyait déjà à l'époque *«qu'en cas de jet à la mer d'une partie de la cargaison, les pertes étaient supportées à la fois par l'armateur et les propriétaires de la cargaison»²⁰*.

En outre, l'interdiction de naviguer pendant l'hiver est l'une des mesures préventives les plus remarquables prises pendant la période Antique. En effet, à l'époque Antique, il était strictement interdit de naviguer pendant l'hiver, car pendant la période hivernale, les tempêtes devenaient très redoutables et le ciel généralement couvert empêchait l'observation des astres

¹⁹ André (J. M) et BASLEZ (M. F), 1993, «Voyage dans l'Antiquité », Fayard, Paris, pp. 441- 442

²⁰ Pardessus (J.M.), 1828-1845 «Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle», 1^{er} Volume, Paris, pp. 68 - 69

pour déterminer la direction des navires (rappelons qu'à cette époque les navigateurs étaient dotés uniquement de leur capacité à décrypter les astres afin de mieux naviguer), ainsi, la mer restait fermée pendant cette période qualifiée de mauvaise saison. Cependant, le temps de navigation n'était pas réglementé de façon uniforme, par exemple, certains calendriers prévoyaient seulement une durée de navigation de 50 jours à partir de l'équinoxe d'été, le calendrier Romain quant à lui fixait la période de la juste navigation du 27 mai au 14 septembre. Au-delà de ces divergences, il est judicieux de souligner le caractère prudent qu'adoptaient les navigateurs de cette époque pour tenter de limiter les accidents.

Le rôle que jouent les capitaines des navires aujourd'hui date de l'époque Antique. En effet, depuis l'Antiquité, la sécurité de l'expédition repose sur les épaules du capitaine du navire. Il avait la responsabilité du choix de la route, des ports d'escale et de l'aspect technique du navire. Ces attributions restent presque les mêmes aujourd'hui, car A. Le Bayon affirme à cet effet que : *«les fonctions du capitaine sont, aujourd'hui, essentiellement d'ordre technique. A ce titre, il est d'abord chargé de la conduite du navire et de la sécurité de l'expédition, fonction où il demeure le seul maître à bord. Ainsi est-il tenu de conduire personnellement son navire à l'entrée et à la sortie des ports, rades, canaux et rivières»*²¹. La différence majeure entre le capitaine d'aujourd'hui et celui de l'Antiquité se situe au niveau de la formation car de nos jours, l'obtention du titre de capitaine passe obligatoirement par une formation couronnée par l'acquisition d'un diplôme. A. Le Bayon confirme cette hypothèse en stipulant que *«le titre de capitaine est délivré après l'obtention d'un diplôme»*²². Or durant la période Antique, les capitaines étaient formés sur le tas et directement sur le terrain, ce qui ne garantissait pas leurs compétences. Ajouté à cela, la pression qu'ils subissaient de la part des armateurs désireux de réaliser de gros profits. Ils naviguaient très vite et prenaient parfois plus de risques que la marine de guerre. Par conséquent, cette époque fut marquée par une série de catastrophes maritimes qui n'a pas cessée au Moyen Age.

I – 1 – 1 – 2 : Le Moyen Age est marqué par l'apparition des premières règles de prévention de la navigation maritime

²¹ Le Bayon (A.), 2004, Dictionnaire de Droit Maritime, PUR, Rennes, p. 49

²² Idem, p. 48

Les règles de navigation maritime n'ont pas connu une évolution significative pendant le Moyen Age, car à cette époque, il était encore interdit de naviguer pendant l'hiver, sous peine d'une amende. Ainsi, *«jusqu'à la fin du XVIIIème siècle, les Levantins ne naviguaient que du 05 mai au 26 octobre»*²³, le trafic maritime était aussi interdit en Baltique *«entre la Saint Martin et la Saint Pierre sous peine de confiscation de la cargaison»*²⁴. Pour éviter la haute mer, les marins ne perdaient jamais de vue la côte comme dans l'Antiquité, et pour se repérer avec exactitude, ils avaient recours à la sonde, qui leurs permettait de connaître partout la profondeur de la mer le long de leurs trajets.

Cependant, le Moyen Age est marqué par la mise en œuvre des premières règles de prévention des risques de la navigation maritime. Celles-ci concernent le chargement des navires. En effet, jusqu'à cette époque, le chargement des navires était effectué au grand mépris des conditions de sécurité. Ainsi, *«les autorités maritimes des grands ports de la Méditerranée édictèrent dès le milieu de XIIIème siècle une législation très sévère sur le franc-bord destinée à lutter contre les abus des armateurs et capitaines n'ayant aucun scrupule à surcharger leur navire au risque de le perdre pour gagner davantage de fret»*²⁵.

En effet, les premières règles interdisant le dépassement du tirant d'eau, marqué sur chaque navire par une croix, apparurent à Venise en 1255. Les dispositions similaires furent retrouvées à Barcelone dans l'ordonnance de Jacques d'Aragon de 1258, à Cagliari, et dans les statuts maritimes de Marseille de 1284. Toutefois, les exigences les plus explicites et drastiques du Moyen Age sont dans les statuts génois du XIVème siècle. En effet, en 1330, les autorités maritimes de Gènes avaient établi des règles très précises pour calculer le tirant d'eau maximal de certains navires et une procédure de contrôle accompagnée de mesures de sanctions répressives. Pour la mise en œuvre de ces règles, les Génois nommèrent des fonctionnaires qui avaient aussi pour rôle de mesurer les embarcations selon les règles applicables et assistaient à la mise en place sur la coque des fers, ancêtres des lignes de charge. Ainsi, à chaque voyage, le capitaine ou l'armateur devait confier le soin de la surveillance des fers à deux marchands embarqués à bord. L'application de ces lois était garantie par un système de caution et d'amende rigoureuse²⁶.

²³ Braudel (F.), 1990, «La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II», Armand Colin, Paris, 9^e édition, p. 227

²⁴ Dollinger (P.), 1988, «La hanse» (XVIIème siècle), Aubier, Paris, p. 181

²⁵ Boisson (P.), Op. Cit. pp. 26-27

²⁶ Attoma-Pepe (F.), 1976, «Un aperçu du franc-bord des navires au Moyen Age », Bulletin Technique du Bureau Veritas, pp. 10-14

Malgré ces mesures de sécurité, les naufrages restaient nombreux au Moyen Age, surtout durant la mauvaise saison. En effet, une tempête violente comme celle de 1545 en Adriatique pouvait couler cinquante vaisseaux²⁷ et causer la mort de milliers de personnes. Toutefois, le Moyen Age reste une période importante en matière de règles et conventions de la navigation maritime, car il marque l'apparition du désir préventif des catastrophes qui fut pérennisé pendant la Renaissance de la conquête du monde par les pays d'Europe.

I – 1 – 1 – 3 : La période de la Renaissance est marquée par la mise en place d'une Police de Navigation Maritime et du système de responsabilité face aux périls de la mer par les pays d'Europe

Le développement des échanges maritimes, l'accroissement du nombre de navires, l'augmentation de leur vitesse et leur capacité de transport, ainsi que l'importance des richesses mises à bord favorisèrent dans les grands pays maritimes la mise en place d'une Police de Navigation Maritime (P. Boisson, 1998).

En effet, les règles de prévention se généralisaient pendant la Renaissance. La mesure la plus innovante consistait à soumettre les navires à un contrôle de l'autorité publique afin de prévenir les accidents dus au mauvais état ou à un armement insuffisant. Les pays maritimes d'Europe furent les premiers à imposer un système de visite dans les navires. Ainsi, Une loi vénitienne du 8 juin 1569 interdit aux armateurs de déposer les marchandises dans certaines parties du navire. En Espagne, une ordonnance de 1563 imposa aux constructeurs et propriétaires de navires, de veiller à la parfaite navigabilité de leurs embarcations, de vérifier le niveau d'étiage et d'arrimer avec soin la cargaison²⁸. La loi génoise de 1607 confia les inspections de navires « aux magnifiques conservateurs de la mer ». Au Pays-Bas, l'ordonnance de 1549 institua une double visite des navires avant et après chargement de la cargaison.

En France, l'Edit sur l'Amirauté pris par Henri III en mars 1584, instaura un contrôle des aptitudes des capitaines par les villes maritimes. L'Ordonnance de la Marine d'août 1681

²⁷ Braudel (F.), Op. Cit. p. 228

²⁸ Marie (J.) et Dilly (CH.), 1931, « La sécurité maritime. Société d'éditions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, p. 7

consacra un livre entier aux gens et bâtiments de mer²⁹. A ce sujet, D. Danjon affirme que « *L'organisation du contrôle administratif des navires dans les ports français remonte à l'ordonnance sur la Marine de Colbert qui institua les fonctions d'huissiers-visiteurs. Une déclaration royale du 17 août 1779 vint compléter ces dispositions en exigeant une double visite des navires par voyage, l'une à l'aller et l'autre au retour. Le texte le plus important fut adopté sous la Révolution avec la loi du 9 août 1791 sur la Police de la Navigation. Celle-ci imposait aux capitaines des navires armés au long cours une obligation stricte de provoquer eux-mêmes la visite avant armement puis avant chargement du bâtiment. Les inspections étaient faites par des officiers-visiteurs ou experts-visiteurs qui étaient d'anciens navigateurs, constructeurs ou charpentiers nommés par le tribunal de commerce, ou à défaut par le Maire de la ville* »³⁰.

En outre, la période de la renaissance est aussi caractérisée par la mise en place du système de responsabilité face aux périls de la mer. En effet la sécurité du commerce maritime était surtout assurée par l'établissement d'une législation réparatrice et protectrice des intérêts financiers des armateurs (P. Boisson, 1998).

Pour améliorer cette législation jugée trop protectrice, un droit original construit sur l'idée que les diverses personnes ayant un intérêt au transport maritime, devraient assumer leur part de responsabilités face aux périls de la mer et que ces problèmes ne regardaient qu'elles-mêmes fut progressivement élaboré³¹. Ainsi, plusieurs techniques juridiques répondaient à ces exigences : d'abord, la copropriété des navires qui avait pour objectif d'amoinrir les aléas en divisant les risques entre les propriétaires. Ensuite, le prêt à la grosse aventure, cette technique permettait leur transfert. La troisième technique qui préconisait l'intervention d'un tiers (l'assureur) qui prenait la place de celui à qui le risque incombait à connu un rapide succès (L. A. Boiteux, 1968). A ce sujet, Le Clère (J.) affirme que « *les faits générateurs des accidents restant mal connus et très diversifiés, le développement d'un droit maritime déterminant la répartition des responsabilité et la répartition des dommages*

²⁹ Emerigon (B.M.), 1780, « Nouveau commentaire sur l'ordonnance de la Marine du mois d'août 1681 », 2 vol, Ainé Noyon, Paris, p. 12

³⁰ Danjon (D.), 1910, « Traité de droit maritime », Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, pp. 100-101

³¹ Bonnacase (J.), 1931 « Le droit commercial maritime, Son particularisme, Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation », Sirey, Paris, p. 18

apparut finalement comme la solution la plus efficace et la mieux adaptée au problème de l'insécurité »³².

Malgré ces mesures, les moyens préventifs contre les risques de mer restaient très limités pendant la renaissance. Ceux-ci seront pérennisés, améliorés et imposés par les grands Etats maritime pendant le XIXème siècle qui est caractérisé par l'innovation technologique.

I – 1 – 1 – 4 : Le XIXème siècle est caractérisé par l'innovation technologique et l'évolution des mesures préventives de sécurité imposées par les Etats

L'innovation technologique apportée par la révolution industrielle favorisa le développement du transport maritime pendant le XIXème siècle. En effet, cette époque marque une rupture avec les époques précédentes, car, grâce aux progrès techniques réalisés au 19^e siècle, les navires furent équipés des moteurs à vapeurs et la construction des coques fut désormais faite en fer puis en acier. En revanche, cette révolution industrielle sans précédent s'accompagna d'une augmentation des risques d'accident en mer, à cause de l'accroissement du nombre, de la taille et de la vitesse des navires. Ainsi, *«les statistiques d'accident témoignent de l'acuité du problème : au cours du seul hiver de 1820, plus de 2000 navires firent naufrage en Mer du Nord, provoquant la mort de 20.000 personnes»³³*, soit 10 morts par naufrage.

La première moitié du XIXème siècle fut marquée par la recherche d'une plus grande sécurité. Celle-ci fut opérée dans un cadre privé, car la surveillance administrative de la navigation était considérée par les armateurs comme une entrave au commerce maritime. A ce propos, P. Boisson affirme que les armateurs redoutaient de la part de l'Etat des mesures drastiques, contraignantes, trop étendues et mal adaptées au transport maritime qui était déjà soumis à la concurrence internationale.

En effet, la conception libérale de cette époque présentait l'armateur comme la meilleure garantie de la sécurité de tous, dans la mesure où il avait investi des sommes énormes pour l'achat de son navire. Cette conception fut battue en brèche par la création des premières sociétés de classification privées qui jouèrent un rôle fondamental dans l'évaluation

³² Cité par Boisson (P.), Op. Cit. p. 28

³³ Selon The Courier, 5 mai 1822, Cité dans Le Bureau Veritas 1828 – 1928, Edition du Centenaire, Paris 1928, p. 10

de la sécurité des flottes de commerce en donnant aux assureurs maritimes des renseignements précis et réguliers sur la qualité des navires et de leurs équipements.

La quête de la sécurité de la navigation maritime prit un tournant décisif au milieu du XIXème siècle avec la multiplication des mesures préventives qui furent désormais réalisées dans un cadre étatique, c'est-à-dire que l'Etat s'était octroyé désormais le droit de mettre en place les mesures préventives afin de régulariser le transport maritime sur ses côtes. Ainsi, on peut être tenté de se poser la question suivante : Pourquoi l'Etat décida-t-il du jour au lendemain de prendre en main la mise en place des mesures préventives pour lutter contre l'insécurité dans le domaine de la navigation maritime ? A cette question, P. Boisson donne les réponses suivantes :

- Le transport maritime devenant une véritable industrie, il apparaissait normal que la puissance publique y exerce son pouvoir général de police et contrôle les conditions de sécurité des navires. Ceci, dans l'intérêt des marins mais aussi, des autres personnes de plus en plus nombreuses qui montaient à bord. On a ainsi progressivement appliqué à la marine marchande une législation industrielle touchant les matériels, le personnel et les conditions d'exploitation des navires ;
- La nécessaire harmonisation des règles, usages et coutumes nationales dans le domaine de la navigation contribua également à renforcer le rôle de l'Etat, seule autorité en droit international autorisée à signer les accords, traités et autres instruments contraignants.

En effet, l'interventionnisme étatique se manifesta au cours du XIXème siècle par une prolifération de règles de droit public élaborées par des grandes nations maritimes, pour la sécurité des personnes, des navires, de la cargaison et de la navigation. Précisons qu'à cette époque, l'internationalisation des règles de sécurité de la navigation maritime n'était pas encore effective, ainsi, chaque Etat élaborait et mettait en pratique ses réglementations. A cet effet, deux grands pays maritimes connurent une évolution significative des réglementations préventives et des procédures de contrôle des navires au 19^e siècle à savoir : La France et la Grande-Bretagne. Il est ainsi judicieux de jeter un regard sur l'évolution de la réglementation maritime de ces pays.

I – 1 – 1 – 4 – A : Evolution de la législation maritime française au XIXème siècle

La législation maritime française a connu une évolution remarquable au XIXème siècle. D'après P. Boisson, un code de commerce fut promulgué en 1808, celui-ci reprit quelques dispositions élaborées en 1791 et 1779 sur les visites des navires. Les prescriptions concernant les inspections annuelles furent étendues progressivement à d'autres bâtiments. Ainsi, l'ordonnance du 17 janvier 1846 concernait les navires à vapeur, le décret du 4 juillet 1853 concernait les bateaux de pêche et les unités faisant la navigation au bornage, la loi du 18 juillet 1860 concernait les navires destinés au transport des émigrants, le décret du 11 septembre 1896 concernait les paquebots et le décret du 26 juin 1903 était destiné au matériel de sauvetage. Dès 1870, une législation sur le transport des marchandises dangereuses fut mise en place, en effet, le décret du 2 septembre 1874 réglementait l'embarquement et le débarquement des produits dangereux.

D'après P. Boisson les mécanismes d'inspection furent renforcés par les lois sur la marine marchande adoptées le 29 janvier 1881 et le 30 janvier 1893 ainsi que le décret du 1^{er} février 1893. Ces textes envisageaient également une inspection annuelle des navires à vapeur par des commissions de surveillance installées par des préfets. Un permis de navigation délivré à l'armateur par le préfet au vu des procès-verbaux de visites fut aussi institué. Malgré ces différentes dispositions, la législation maritime française du 19^e siècle présentait de nombreuses failles. A ce sujet, Lyon-Caen et Renault affirment que *«les contrôles restaient lacunaires : certains navires n'étaient jamais examinés. Devenues périodiques, les inspections ne coïncidaient plus avec les voyages du navire et perdaient en efficacité ; les visites étaient limitées à la solidité et à l'armement du navire ; elles ne concernaient ni le chargement du navire, ni les qualités de l'équipage. On critiquait en outre l'impartialité des capitaines visiteurs qui montraient souvent la grande indulgence à l'égard des navires sous normes, surtout lorsque ces derniers appartenaient aux armateurs composant le tribunal de commerce qui les avait nommés»*³⁴.

En effet, la loi du 17 avril 1907 et les décrets du 20 et 21 septembre 1908, concernant la réglementation de l'administration publique au sujet de l'hygiène et la sécurité de la

³⁴ Cité par Boisson (P.), Op. Cit. p. 30

navigation avaient profondément remanié le système législatif maritime français. Ces textes couvraient plusieurs aspects de la sécurité du navire, ainsi, ils faisaient état des conditions de construction, de conservation, d'armement, d'équipement, de chargement et d'exploitation du navire.

Ces différentes règles mises en place au cours du XIX^{ème} siècle par la France peuvent être considérées comme la base de la réglementation maritime française moderne, car cette période marque l'emprise définitive des règles étatiques sur la sécurité maritime.

I – 1 – 1 – 4 – B : L'évolution de la réglementation maritime britannique du XIX^{ème} siècle

A l'instar de leurs homologues français, les législateurs britanniques du XIX^{ème} siècle cherchèrent à mettre en place des règles de sécurité maritime pour tenter de limiter les séries d'accidents. Ils sont confrontés comme en France à une résistance des milieux maritimes traditionnels hostiles à une ingérence étatique dans le commerce maritime. Cependant, l'Etat britannique va finalement s'imposer progressivement en mettant en place des règles préventives de navigation maritime très détaillées.

L'interventionnisme étatique débuta ainsi en Grande-Bretagne en 1836 avec la mise en place d'une commission parlementaire chargée d'examiner les causes des accidents en constante augmentation. Cette commission recensa une dizaine de causes à savoir : l'inadaptation des équipements, l'incompétence des capitaines, la défectuosité des constructions, les chargements excessifs, l'alcoolisme des officiers et des membres d'équipage, une police d'assurance incitant les armateurs à se désintéresser de la prévention. A la suite de ce rapport accablant, une série de mesures préventives fut mise en œuvre. Ainsi, des restrictions furent imposées au transport des cargaisons de bois en pontée dans l'Atlantique nord en 1839. Cette loi fut suivie en 1840 par les premières règles sur les feux et la circulation en mer. Et en 1846, une loi exigea désormais l'inspection des navires à passagers par les experts qualifiés de l'administration.

En outre, selon P. Boisson, la législation la plus conséquente fut adoptée par le Merchant Shipping Act de 1850 qui marque véritablement le démarrage des actions de l'Etat

sous la férule du Board of Trade. Cette loi avait pour objectif « *de suivre, de réguler et de contrôler l'ensemble des questions touchant la marine marchande et en particulier la sécurité des navires et les conditions des marins afin de remédier aux graves abus constatés précédemment* »³⁵. Le pouvoir de cette institution fut remplacé par un Act promulgué en 1854.

D'autres lois furent promulguées, en effet, plusieurs dispositions techniques furent prises sur les équipements de sécurité des navires à bois, par exemple une loi exigea que les navires en fer soient dotés d'une cloison d'abordage et d'une cloison de machine. Malgré ces premières mesures préventives de sécurité, les naufrages ne cessèrent guère sur les côtes britanniques, car il était dénombré environ 2000 morts par an et la seule année 1867, 1313 naufrages provoquèrent la mort de 2350 marins britanniques et de 137 passagers (J. W. Bull 1966)³⁶.

Face à ces catastrophes meurtrières, une commission royale fut nommée afin de mener des enquêtes sur les conditions de chargement des navires et leur navigabilité. A l'issue de ce travail, le parlementaire Samuel Plimsoll, publia un manifeste (*Our Seamen*), dans lequel il mit à jour les conditions de travail des marins et dénonça aussi les conditions de sécurité exécrables dans lesquelles les navires britanniques se trouvaient. Il alla même jusqu'à qualifier ces navires de « *cercueils flottants* » (coffin ships en anglais). Douze mois après cette publication scandaleuse, le parlement adopta le « Merchant Shipping Act » de 1876, cette loi fut connue sous le nom de « loi Plimsoll ». Elle imposa des exigences nouvelles en matière de sécurité. Elle prévoyait des sanctions sévères contre les armateurs qui armaient des navires défectueux. La même loi autorisa pour la première fois le « Board of Trade » à arrêter les navires sous normes qui entraient dans les ports britanniques. Cette loi permit de mettre fin à plusieurs pratiques dangereuses de cette époque, elle imposa par exemple aux navires de commerce de plus de 80 tonneaux l'apposition d'une ligne de charge maximale, interdisait le chargement des graines en vrac pour éviter le ripage de la cargaison et le chargement des sacs sur le pont. Malgré ces nouvelles réglementations sévères, la loi Plimsoll n'empêcha pas les naufrages, car plus de 360 passagers et 3000 marins périrent dans plus de 1120 sinistres en Grande-Bretagne en 1882³⁷.

³⁵ Boisson (P.), Ibidem, p. 30

³⁶ Cité par Boisson (P.), Ibidem, p. 31

³⁷ Boisson (P.), Ibidem, p. 31

Suite à cette nouvelle hécatombe, en 1884, une nouvelle commission royale fut désignée. Celle-ci proposa plusieurs améliorations dans son rapport de 1887. Elle proposa des lois allant dans le sens de l'amélioration des conditions de sécurité des navires à vapeur qui avaient au fil des années remplacé ceux à voile. Plusieurs dispositions furent ainsi prises jusqu'à la fin du XIXème siècle sans modifier les mécanismes fondamentaux de la législation maritime britannique. A titre d'exemple ; l'Act du 21 décembre 1906 renforçant la sécurité, la navigabilité et l'hygiène du navire modifia simplement la réglementation de base établie par le Merchant Shipping Act de 1894.

La fin du XIXème siècle est ainsi caractérisée par le triomphe de l'interventionnisme étatique sur la mise en place des règles du transport maritime. En effet, plusieurs grands pays maritimes suivirent l'exemple de la France et de la Grande-Bretagne. Ainsi, le Danemark avec les lois du 13 février 1890, du 14 mai 1909 et du 3 janvier 1911 posa les bases de sa législation maritime. L'Allemagne élaborait le 7 juin 1902 une loi sur les gens de mer. La Suède avec l'ordonnance du 1^{er} juillet 1898 débuta l'élaboration de sa législation maritime. La Norvège avec les lois du 9 juin 1903, du 3 octobre 1908, du 24 avril 1906, du 8 août 1908 et du 14 juillet 1909 imposa sa suprématie étatique sur les règles de navigation maritime. Le 1^{er} juillet 1909, les Pays-Bas promulguèrent une loi sur les navires. Le Seamen's Act du 4 mars 1915 réglementait la sécurité de la navigation maritime aux Etats-Unis. Avec ses deux décrets du 18 janvier 1924 concernant le matériel de sauvetage et la sécurité à bord des navires, l'Espagne prit des dispositions législatives similaires à celles de l'Angleterre (P. Boisson, 1998).

Au regard de ce qui précède, le XIXème siècle peut être considéré comme une période charnière dans le processus de mise en place des règles de la navigation maritime internationale. Car il marque non seulement la rupture avec les pratiques maritimes dangereuses de l'Antiquité et du Moyen Age, mais, surtout l'interventionnisme étatique dans l'élaboration des règles de la navigation maritime. Cette intervention de l'Etat dans l'édification de la législation maritime s'est poursuivie au XXème siècle jusqu'à l'internationalisation des règles de transport maritime.

I – 1 – 1 – 5 : Le XXème siècle : Une époque décisive dans l'internationalisation des

règles du transport maritime

Le XXème siècle fut une période décisive pour la sécurité de la navigation maritime, car, elle se matérialisa par l'internationalisation des règles de transport maritime. Cependant, avant de faire le panorama de cette internationalisation, permettez-nous de faire un bref aperçu sur les causes de ce phénomène.

I – 1 – 1 – 5 – A : Une internationalisation motivée par le souci d'harmonisation des règles du transport maritime

Plusieurs raisons motivèrent les grandes nations maritimes à uniformiser les règles de sécurité de la navigation maritime. D'abord les règles de contrôle des navires dans les ports étaient différentes d'un pays à l'autre, car au début du siècle, chaque pays avait ses propres exigences pour le contrôle des navires en escales au port. A ce propos P. Boisson affirme « *qu'en Grande-Bretagne, le Merchant Shipping Act de 1906 appliquait formellement aux navires étrangers les prescriptions relatives au chargement et aux lignes de charge minima. En France, les dispositions de la loi de 1907 relatives aux équipages concernaient uniquement les navires français et étrangers. Aux Etats-Unis, le Seaman Act du 11 mars 1915 s'appliquait aux navires étrangers quittant les ports américains* »³⁸. Cette multitude de règles appliquées de manière unilatérale par chaque port entraînait une incertitude dans la fiabilité des documents du navire, car les permis de navigation et les certificats de navigabilité ne disposaient d'aucune valeur internationale. Ainsi, dans l'intérêt de la sécurité de tous les participants au transport maritime international, il était fondamental d'harmoniser les conditions de contrôle des navires dans les ports.

Ensuite, le problème de la navigation maritime en haute mer se posait avec acuité au début du XXème siècle. Si la navigation maritime posait moins de problème dans la zone économique exclusive, ce n'était pas le cas au delà de celle-ci où il régnait un flou total qui ne garantissait pas la sécurité de la navigation. En effet, le principe de la liberté de la navigation en haute mer motivait les navigateurs à prendre plus de risques. Mais, les grands Etats maritimes comprirent qu'il était nécessaire dans l'intérêt de tous d'harmoniser les règles de

³⁸ Boisson (P.), Op. Cit. p. 33

navigation et de signalisation en haute mer, afin d'éviter que l'anarchie prenne le dessus sur le respect des règles qui garantissent la vie humaine en haute mer.

Par ailleurs, la réglementation de la concurrence est l'un des soucis majeurs qui ont conduit à l'harmonisation des règles de transport maritime au XXème siècle. En effet, le commerce maritime international est caractérisé depuis la nuit des temps par une concurrence acharnée des différents acteurs. Ainsi, certains capitaines n'hésitaient pas à charger abusivement leurs navires afin de gagner un peu plus que leurs concurrents, au mépris total des conditions de sécurité. Cette pratique dangereuse, que nous pouvons qualifier de concurrence déloyale vis-à-vis des armateurs respectant les normes de charge de leurs navires, est en partie responsable des catastrophes maritimes à répétition que connu le transport maritime avant le XXème siècle. Les législateurs des grands pays maritimes comprirent très vite qu'il était temps de mettre en oeuvre des règles communes sur le chargement des navires, ainsi, un accord entre eux fixant les normes minima de chargement d'un navire donné effectuant un service donné apparaissait comme une solution satisfaisante à long terme. Car, la concurrence économique, surtout en matière d'exploitation des flottes, pouvait jouer au détriment de la sécurité et discréditer ainsi définitivement ce mode de transport.

I – 1 – 1 – 5 – B : Les étapes d'une internationalisation définitive des règles de transport maritime

Les catastrophes maritimes des siècles précédents ont favorisé l'internationalisation des règles de transport maritime au XXème siècle. En effet, le souci de la sécurité et de l'efficacité des transports maritimes a favorisé l'établissement d'une coopération entre les grands Etats maritimes. Cette coopération a ainsi conduit à l'internationalisation des règles de transport maritime.

Après l'uniformisation des règles locales qui fut réalisée par les traités, ententes ou accords bilatéraux entre les grandes nations maritimes, les conférences diplomatiques et conventions multilatérales furent la première étape de l'internationalisation du droit maritime. En effet, le début du XXème siècle est caractérisé encore par l'idée selon laquelle la mer est un espace libre sur lequel chacun pouvait s'aventurer avec une embarcation de fortune construite à sa guise, équipée avec les instruments de son choix. Car, il existait seulement quelques règles communes qui avaient été adoptées lors des premières conférences internationales sur la sécurité de la navigation maritime tenues à la fin du XIXème siècle. Ces règles sont les suivantes :

- Le 28 juillet 1879, un règlement commun portant sur le code international des signaux fut adopté à Londres par 19 pays ;
- Une convention internationale établissant les premières règles pour prévenir les abordages fut signée le 1^{er} septembre 1880 ;
- La première convention imposant les mesures d'hygiène et de sécurité de la navigation des paquebots fut signée le 28 juillet 1881 ;
- La première grande conférence maritime internationale s'est tenue dans le cadre d'un congrès du 16 au 30 novembre 1889 à Washington. Elle adopta un véritable code de la mer comprenant les règles de feux, de signaux, de route, de barre et les procédures de détresse (Tableau n°3).

Tableau N° 3 : Evolution de l'internationalisation des principales règles du transport maritime : De la fin du 19^e siècle à nos jours

Années	Règles et Conventions adoptées	Lieux
1879	Loi commune portant sur le Code International des Signaux	Londres
1880	Adoption d'une Convention établissant les premières règles pour prévenir les abordages	-
1881	première Convention imposant les mesures d'hygiène et de sécurité de la navigation des paquebots	-

1889	Adoption d'un véritable Code de la mer comprenant les règles de feux, de signaux, de barre et les procédures de détresse	Washington
1906	Signature des premières règles relatives à la radiotélégraphie	Berlin
1910	Signature d'une Convention sur l'abordage et l'assistance	Bruxelles
1912	Adoption de la Convention sur l'intercommunication et les équipements radio à bord des navires	Londres
1914	Adoption de la première Convention SOLAS	Londres
1920	Révision de la Convention de 1912 sur la radiotélégraphie et certains principes de la Convention SOLAS. Et l'adoption d'une convention portant sur l'âge minimum des marins	-
1923	Adoption d'une Convention sur le régime des ports maritimes	Genève
1927	Elaboration de la réglementation internationale des radiocommunications	Washington
1929	Deuxième Convention SOLAS	Londres
1930	Elaboration des textes visant le renforcement de la signalisation maritime	Lisbonne
1931	Finalisation de la réglementation internationale sur les radiocommunications	Madrid
1934	Adoption d'une convention sur le jaugeage des navires de commerce	Varsovie
1936	Adoption du premier système uniforme de balisage	Genève
1947	Adoption d'un nouveau système de jaugeage des navires	Oslo
1948	Troisième Convention SOLAS	Londres
1960	Quatrième Convention SOLAS	Londres
1974	Cinquième Convention SOLAS	Londres
1978	Adoption de la Convention MARPOL	Londres
1994	Adoption du Code International de Gestion de la Sécurité (Code ISM)	Londres
2002	Modification du chapitre XI de la Convention SOLAS de 1974 qui aboutit à la création du Code ISPS	Londres

Source : Conception et réalisation ; Guy Merlo Madoungou Ndjeunda

Ainsi, le début du XXème siècle fut amorcé avec quelques règles maritimes internationales qui se sont multipliées au fil des années au rythme des catastrophes que subit le transport maritime. En effet, le naufrage du paquebot Titanic, de la compagnie White Star qui sombra lors de son premier voyage au large de la terre nouvelle le 14 avril 1912 à la suite d'un heurt avec un iceberg, fut un véritable coup de pouce sans précédent au processus d'internationalisation des règles du transport maritime. Car, cette catastrophe au cours de laquelle 1500 passagers et membres d'équipage trouvèrent la mort, entraîna la prise de conscience d'une exigence commune de sécurité des grandes nations maritimes.

A cet effet, les conférences internationales pour la sécurité du transport maritime se succédèrent au cours du XXème siècle, avec pour objectif l'amélioration des règles déjà existantes et la mise en œuvre des nouvelles règles et conventions, à savoir : les premières conventions internationales et les différentes conventions SOLAS. Et l'adoption de la convention MARPOL et le Code ISPS.

**I – 1 – 1 – 5 – B – a : Les premières conventions et les différentes conventions SOLAS
sont les bases de l'internationalisation des règles du transport maritime**

Les premières conventions et les différentes conventions SOLAS marquent le début d'une véritable internationalisation des règles du transport maritime. Car, celles-ci sont considérées comme le « socle » de la réglementation internationale du transport maritime. Les plus marquantes de ces règles et conventions sont les suivantes :

- Les premières règles relatives à la radiotélégraphie furent énoncées par la convention et les lois de Berlin du 3 novembre 1906 ;
- Le 20 septembre 1910, une convention sur l'abordage, le sauvetage et l'assistance fut signée à Bruxelles ;
- La première conséquence immédiate de la catastrophe du Titanic fut la conférence radiotélégraphique tenue à Londres en juillet 1912. Elle stipulait que l'intercommunication et les équipements radio à bord des navires étaient désormais obligatoires. En effet, elle attribua les longueurs d'ondes aux radiotélégrammes à longue distance, aux navires, aux radiophares et aux stations côtières. La première guerre mondiale entraînera la suspension de cette mesure qui sera de nouveau en vigueur en 1919 ;
- La seconde conséquence immédiate du naufrage du Titanic fut la tenue de la première conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, tenue sous l'égide du gouvernement britannique en janvier 1914 à

Londres. 13³⁹ pays participèrent à cette conférence au cours de laquelle plusieurs solutions techniques furent proposées afin de réduire les accidents de mer. Celles-ci aboutiront à l'adoption de la première convention SOLAS (Safety of Live at Sea en Anglais) le 20 janvier 1914. Cette convention avait mis un accent particulier sur des engins de sauvetage, des mesures de prévention de l'incendie et des dispositifs de lutte contre l'incendie à bord des navires à passagers, la prévoyance des cloisons étanches à l'eau et résistant au feu. Mention était également faite de l'obligation des navires transportant plus de 50 passagers de disposer à son bord d'une installation radiotélégraphique. Car si les passagers en détresse du Titanic n'avaient pas été captés par d'autres navires, les pertes en vie humaine auraient probablement été encore plus élevées ;

- Une conférence tenue en 1920, sur l'Union Internationale des Communications Electriques révisa la convention de 1912 sur la radiotélégraphie et certains principes de la convention SOLAS ;
- La conférence tenue à Washington en 1927 contribua à la finalisation de la réglementation internationale des radiocommunications ;
- En 1929, une deuxième convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer s'est tenue à Londres. A l'issue de cette rencontre qui réunissait 18 pays, une nouvelle convention SOLAS fut adoptée avec une soixantaine d'articles concernant la construction des bateaux et les engins de sauvetage, le matériel radiotélégraphique, la prévention et la lutte contre les incendies, les aides et les règles destinées à prévenir les abordages. Cette convention entra en vigueur en 1933 ;
- Sous l'impulsion de la SDN⁴⁰, trois textes importants visant à renforcer la signalisation maritime furent élaborés à Lisbonne le 23 octobre 1930. Le premier texte portait sur les signaux maritimes, le deuxième texte portait sur

³⁹ Reflets de l'OMI, 1998, p. 1

⁴⁰ Société des Nations, c'est l'ancêtre de l'ONU

les bateaux-feux gardés et le dernier faisait état des caractéristiques des phares et radiophares ;

- La conférence tenue à Madrid en 1931 contribua aussi à finaliser la réglementation internationale sur les radiocommunications ;
- Une convention sur le jaugeage des navires de commerce fut signée sous l'égide de la SDN le 16 avril 1934 à Varsovie ;
- Le premier système uniforme de balisage fut instauré à l'issue de l'accord sanctionnant la rencontre internationale de Genève du 13 mai 1936 ;
- Le 10 juin 1947, la convention d'Oslo fut instaurée un nouveau système de jaugeage de navires ;
- Le gouvernement britannique invita tous les pays signataires de la convention SOLAS à prendre part à une conférence internationale dans le but d'amender et d'améliorer les dispositions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer en 1948. En effet, l'évolution technologique avait rendu obsolète la convention de 1929, ainsi la mise en œuvre d'une nouvelle version était fondamentale. A la sortie de cette rencontre, une nouvelle version de la convention SOLAS fut adoptée en juin par 27 pays et entra en vigueur le 19 novembre 1952. Cette convention avait apporté d'importantes améliorations dans des domaines tels que le cloisonnement des navires à passagers en compartiments étanches à l'eau, les normes de stabilité, les services essentiels qu'il fallait assurer en cas d'urgence, la prévention de l'incendie à la construction, notamment la mise au point de trois méthodes différentes de compartimentage au moyen de cloisons résistant au feu et les entourages dont il fallait munir les escaliers principaux. Un certificat international de sécurité du matériel d'armement était également institué pour les navires de charges d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux. Soulignons que l'année 1948 fut très particulière pour le droit maritime international, car elle marque aussi la création de l'OMI qui vit le jour lors d'une conférence réunie à Genève sous les auspices de l'ONU. Nous y reviendrons ;

- En 1960, une quatrième convention SOLAS fut adoptée à Londres sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale. Elle entra en vigueur en 1965. Cette convention qui réunissait 55 pays, soit 21 de plus que la précédente avait adopté de nombreuses améliorations d'ordre technique. En effet, elle recommandait plusieurs visites et inspections du navire, des certificats de navigation pour les navires de charges d'une jauge brute égale ou supérieure à plus de 300 tonnes effectuant divers voyages internationaux, exigeait qu'un gouvernement mène une enquête sur un accident lorsqu'il « estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter aux présentes règles »⁴¹. Les règles relatives au transport de grains, de marchandises dangereuses, ainsi que celles concernant la construction et la prévention de l'incendie furent également révisées. Les mesures de sécurité qui s'appliquaient avant cette assise uniquement aux navires à passagers furent étendues aux navires de charge, notamment les mesures relatives à l'énergie, l'éclairage de secours et à la prévention de l'incendie. Cette conférence adopta environ 56 résolutions, dont plusieurs invitaient l'OMI à entreprendre des études, à rassembler et à diffuser des renseignements ou à prendre d'autres mesures. Ainsi, l'OMI fut invitée par exemple à élaborer un code international uniformisé portant sur le transport des marchandises dangereuses et cette résolution a conduit à l'adoption, 5 ans plus tard, du Code Maritime International des Marchandises Dangereuses. Enfin, comme dans les versions précédentes de 1929 et 1948, les règles révisées pour prévenir les abordages en mer étaient annexés à la convention ;
- L'année 1974 est marquée en droit maritime par l'adoption de la cinquième convention SOLAS. Celle-ci s'est tenue à Londres du 21 octobre au 1^{er} novembre, avec la participation de 71 pays. Elle entra en vigueur le 25 mai 1980. Selon G. Marchand, « Cette convention dans son texte initial a été ratifiée par 141 Etats représentant au 1^{er} janvier 2000, 98,34% du tonnage mondial »⁴². Elle avait adopté plusieurs mesures de sécurité. En effet, elle stipulait qu'une visite des navires à passagers soit faite avant la mise en service du navire, ainsi que des visites périodiques (tous les douze mois dans

⁴¹ Reflets de l'OMI Op. Cit. p. 3

⁴² Marchand (G.), Op. Cit. 336

1987														
En avril 1988														
En octobre 1988														
Protocole de novembre 1988														
Novembre 1988 SMDSM														
1989														
1990														
1991														
En avril 1992														
En décembre 1992														
1993														
En mai 1994														
En décembre 1994														
1995														
En juin 1996														
En décembre 1996														
En novembre 1997														
En mai 1998														
En décembre 2002														

Source : Reflets de L'OMI d'octobre 1998, p. 31

NB : Les parties en bleu indiquent les chapitres modifiés.

I – 1 – 1 – 5 – B – b : L'adoption de la convention MARPOL et du Code ISPS renforce l'internationalisation des règles du transport maritime

La convention MARPOL (qui concerne la sécurité) et le Code ISPS (qui concerne la sûreté) contribuent au renforcement de l'internationalisation des règles du transport maritime. En effet, la mise en application de celles-ci prouve une harmonisation des règles du transport maritime international. Les mesures prises pour la mise en œuvre de ces conventions sont les suivantes :

- Au début de l'année 1978, suite à une série d'accidents de pétroliers au cours de l'hiver 1976 et 1977, l'OMI convoqua à Londres une conférence internationale sur la sécurité des navires citernes et la prévention de la pollution. A l'issue de cette rencontre, une convention appelée « protocole SOLAS de 1978 », concernant la prévention de la pollution par les navires fut adoptée (Convention MARPOL), elle entra « *en vigueur le 2 octobre 1983* »⁴³. En effet, cette convention qui résulte de la modification profonde de la convention internationale de 1973 sur la prévention de la pollution et de la convention SOLAS de 1974 date de la première convention de 1954 à ce sujet. Ainsi, l'objectif de la convention MARPOL est d'éviter au milieu marin les conséquences d'une pollution, en particulier par hydrocarbures. En effet, ses dispositions actuelles ont surtout pour but de renforcer les normes de construction des navires citernes. A cet effet, G. Marchand affirme que « *six annexes fixant les règles relatives à la prévention de la pollution par hydrocarbures (A. 1), par des substances liquides nocives transportées en vrac (A. 2), par des substances nuisibles transportées par mer en colis ou dans des conteneurs, des citernes mobiles ou des camions (A. 3), par des eaux usées (A. 4, annexe non encore en vigueur), par des ordures (A. 5), par des rejets de différents gaz liés à l'exploitation du navire (A. 6 non en vigueur)* »⁴⁴ furent réalisés.

- Un Code International de Gestion de la Sécurité appelé Code ISM fut adopté le 24 mai 1994 à Londres sous l'impulsion de l'OMI, il entra en vigueur le 1^{er} janvier 1996. Ce code qui avait fait l'objet d'un nouveau chapitre (chapitre IX) dans la convention SOLAS de 1874 et d'une résolution de l'assemblée générale de l'OMI en novembre 1993 avait été rendu obligatoire par le biais de plusieurs amendements. L'un de ces amendements stipulait que la sécurité doit être désormais une des priorités de tout armement puisque la compagnie par ses prescriptions doit se voir reconnaître la qualité de son action par une attestation de conformité aux exigences du code. Ainsi, il lui appartient de

⁴³ Ibidem, p. 336

⁴⁴ Ibidem, p. 336

développer les compétences de son personnel, embarqué et à terre, dans le domaine de la sécurité pour faire face, au besoin, à des situations d'urgence, de prévoir des mesures contre tous les risques identifiés et d'offrir des procédures sûres d'exploitation (G. Marchand, 2000) ;

- La dernière modification de la convention SOLAS de 1974 remonte à décembre 2002. En effet, suite à l'événement dramatique que représentent les attentats du 11 septembre 2001 qu'ont subi les Etats-Unis d'Amérique, les spécialistes du transport maritime international affirment que leur secteur n'est pas à l'abri d'un drame similaire. A ces propos, R. Oyane Obame affirme que « *le secteur maritime n'est plus considéré comme un transport mondial sûr et apolitique, mais plutôt comme un risque qui expose toutes les nations, avec ou sans littoral, à la menace d'un attentat terroriste* »⁴⁵. Ainsi, en tant qu'organe régulateur de la navigation maritime internationale, l'OMI convoqua une conférence diplomatique à Londres du 9 au 13 décembre 2002. A l'issue de cette rencontre, il apporta des modifications à la dernière convention SOLAS sur les dispositions du chapitre XI-2 qui décide l'élargissement de la portée de la convention SOLAS aux installations portuaires. Les modifications dont la portée est la plus considérable concernent le Code ISPS qui vise désormais le renforcement de la sûreté maritime et portuaire. Nous y reviendrons plus en détail dans le second chapitre de cette partie.

Les organisations internationales ont joué également un rôle important dans l'internationalisation définitive des règles du transport maritime au XXème siècle. En effet, on pourrait affirmer que la seconde étape qui marque l'internationalisation des règles du transport maritime est celle qui caractérise le rôle joué par les organisations internationales. Car plusieurs organisations naissantes apportèrent leur concours à la mise en place des règles du transport maritime dans la première moitié du XXème siècle. Créé en 1897, le Comité Maritime International (CMI), qui est une organisation privée, contribua à l'harmonisation des règles pratiques pour la sécurité maritime. Il participa en 1910 à l'élaboration de plusieurs lois telles que la convention de Bruxelles sur les abordages et les règles de sauvetage maritime et d'assistance.

⁴⁵ Oyane Obame (R.), Op. Cit. p. 8

L'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui vit le jour après la seconde guerre mondiale contribua également à l'internationalisation des règles du transport maritime. Elle oeuvra beaucoup dans la mise en place d'une législation du travail maritime. Ainsi, c'est sous son impulsion que fut adoptée en 1920 une convention portant sur l'âge minimum à bord des bateaux. Cette organisation fut aussi la première en 1933 à dénoncer les navires sous normes qui allaient s'immatriculer dans les pays où les réglementations sont moins rigoureuses.

L'Organisation des Communications et du Transit (OCT) créée par la Société des Nations (SDN) a également joué un rôle fondamental dans l'harmonisation des normes en transport maritime. En effet, c'est sous ses auspices qu'une convention sur le régime des ports maritimes fut adoptée en 1923 à Genève. Dans le but de réglementer la navigation maritime, afin d'aboutir à une réduction considérable des accidents de mer, l'OCT contribua encore pendant plusieurs années à l'édification de plusieurs instruments internationaux avant la création de l'Organisation Maritime Internationale.

I – 1 – 2 : L'OMI : Une organisation nécessaire pour la mise en place des mesures de sécurité et de sûreté du transport maritime international

L'Organisation Maritime Internationale fut créée lors d'une conférence maritime internationale tenue du 19 février au 6 mars 1948 à Genève en Suisse sous l'impulsion de l'ONU. A l'issue de cette rencontre, une convention portant création de l'Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation maritime (OMCI) fut adoptée le 6 mars 1948 et entra en vigueur le 17 mars 1958. Et c'est en application d'un amendement de cette convention que cette institution fut rebaptisée l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en mai 1982. Cette organisation dont le siège est basé à Londres regroupait 28 pays en 1959, 158 Etats le 30 juin 2000. Elle dispose d'un budget annuel d'environ 180 millions de francs, soit environ 27,43 millions d'euros et de 300 fonctionnaires qui ont pour objectif « *de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution* »⁴⁶. En effet, ses objectifs se résument dans sa devise qui est la suivante : **Une navigation plus sûre et des océans plus propres.**

⁴⁶ Article 1 de l'amendement de la convention.

Cette institution qui fait partie des organes spécialisés de l'ONU dispose en son sein de plusieurs organes administratifs et techniques. En effet, l'Assemblée est l'organe directeur de cette institution, elle est composée de tous les Etats membres et se réunit en session ordinaire tout les 2 ans, cependant, elle peut aussi se réunir en session extraordinaire si le Conseil approuve la nécessité ou si un tiers des membres formule la demande auprès du secrétariat général. En matière de sécurité maritime, elle garde des compétences spéciales. A ce sujet, l'article 16 j de la convention lui donne le droit exclusif de « *recommander aux membres l'adoption de règles et amendements relatifs à la sécurité maritime que lui soumettra le comité de la sécurité maritime, par l'intermédiaire du Conseil.*

Le Conseil de l'OMI est l'organe qui détient l'essentiel du pouvoir de décision. Sa composition est passée de 18 membres en 1964 à 32 en 1979 avec une augmentation non négligeable du nombre des pays du tiers-monde qui ne lui donne plus une apparence de club des pays riches. Ce nombre devrait encore augmenter à 40 lorsque la résolution A.735 du 4 novembre 1993 entrera en vigueur. Il se réunit où il veut et quand il veut sur la convocation de sa présidence ou à la demande d'au moins quatre de ses membres. Le Conseil exerce les tâches nécessaires au fonctionnement de l'institution. Il reçoit les recommandations et les rapports du comité de la sécurité maritime et les transmet à l'assemblée. Dans le cas où celle-ci ne siège pas, il fait des observations et les recommandations qu'il transmet aux membres. En effet, le Conseil assume essentiellement les tâches administratives et financières, laissant ainsi les responsabilités techniques aux Comités spécialisés.

En effet, l'OMI dispose de plusieurs comités qui traitent chacun des problèmes spécifiques relatifs à la sécurité et la sûreté du transport maritime international. C'est le cas du Comité de la Sécurité Maritime (CSM) qui « *est chargé d'élaborer et de proposer des projets de convention ou des amendements aux Etats membres de l'OMI* »⁴⁷. Le CSM est le principal organe technique de l'OMI. Il a vocation à examiner toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation. A cet effet, l'article 30 de la convention stipule que le CSM doit soumettre trois types de documents à l'Assemblée via le Conseil : le premier est un compte rendu de ses travaux ; le second concerne des propositions de règlement de sécurité ou d'amendement à des règlements existants et le dernier document concerne ses commentaires et recommandations. En effet, le CSM bénéficie d'une grande confiance des membres de

⁴⁷ Marchand (G.), Op. Cit. p. 332

l'Organisation qui peuvent compter sur lui pour la prise des décisions permanentes afin d'agir rapidement quand l'heure est grave. La mise en place de ce Comité marque la volonté de l'OMI de mettre en œuvre des dispositions visant à réduire et prévenir les catastrophes maritimes.

Le Comité juridique qui est l'organe permanent du conseil est chargé d'examiner les questions juridiques de l'OMI. Il fut créé en 1967 après la catastrophe du *Torrey Canyon*. Cette nouvelle catastrophe avait en effet laissé apparaître quelques manquements du droit maritime existant dans le domaine de la prévention, ainsi que dans celui de l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime des hydrocarbures. Ainsi, depuis sa mise en œuvre, le Comité juridique s'attèle à résoudre les problèmes de responsabilité et de réparation après les accidents. Pour ce faire, il est divisé en deux sous-comités, l'un est spécialisé en droit privé et l'autre en droit public.

Le Comité de la protection du milieu marin, quant à lui, se préoccupe des conséquences de l'exploitation des navires et des événements de mer sur les milieux marins (G. Marchand, 2000). Il a été créé par la résolution A.297 du 23 novembre 1973 afin de mieux s'occuper de la protection de l'environnement, car le CSM mandaté pour s'occuper de la sauvegarde de la vie humaine en mer, ne pouvait pas aussi s'occuper efficacement de la protection du milieu marin. D'ailleurs, la création du Comité de la protection du milieu marin (CPMM) a contribué à l'amélioration de l'efficacité globale de l'Organisation.

Le Comité de la coopération technique est institué par l'Assemblée de l'OMI en novembre 1975 par la résolution A.360. Ses attributions furent précisées dans la résolution A.400 du 17 novembre 1977, soit 2 ans après son instauration. Ouvert à tous les membres de l'Organisation, selon le nouvel article 42, le Comité de la coopération technique (CCT) a pour rôle l'examen de toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'OMI en ce qui concerne l'exécution des projets de coopération technique dont elle est l'agent d'exécution et toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation en ce domaine.

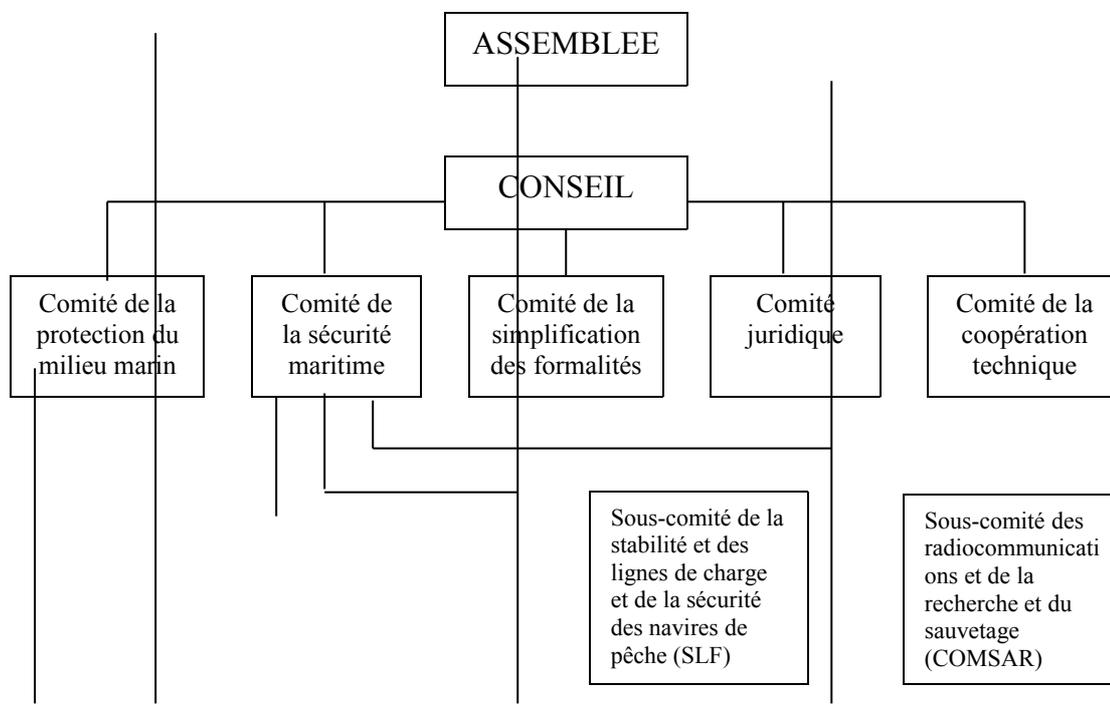
Le dernier Comité de l'OMI est le Comité de simplification des formalités (CSF) qui a été créé en 1969 et fut érigé au rang d'organe permanent par la décision du conseil en 1972. Comme le CCT, il est ouvert à tous les membres de l'Organisation. Sa tâche principale est la suppression des formalités lourdes et la « paperasserie » inutile dans le domaine de la

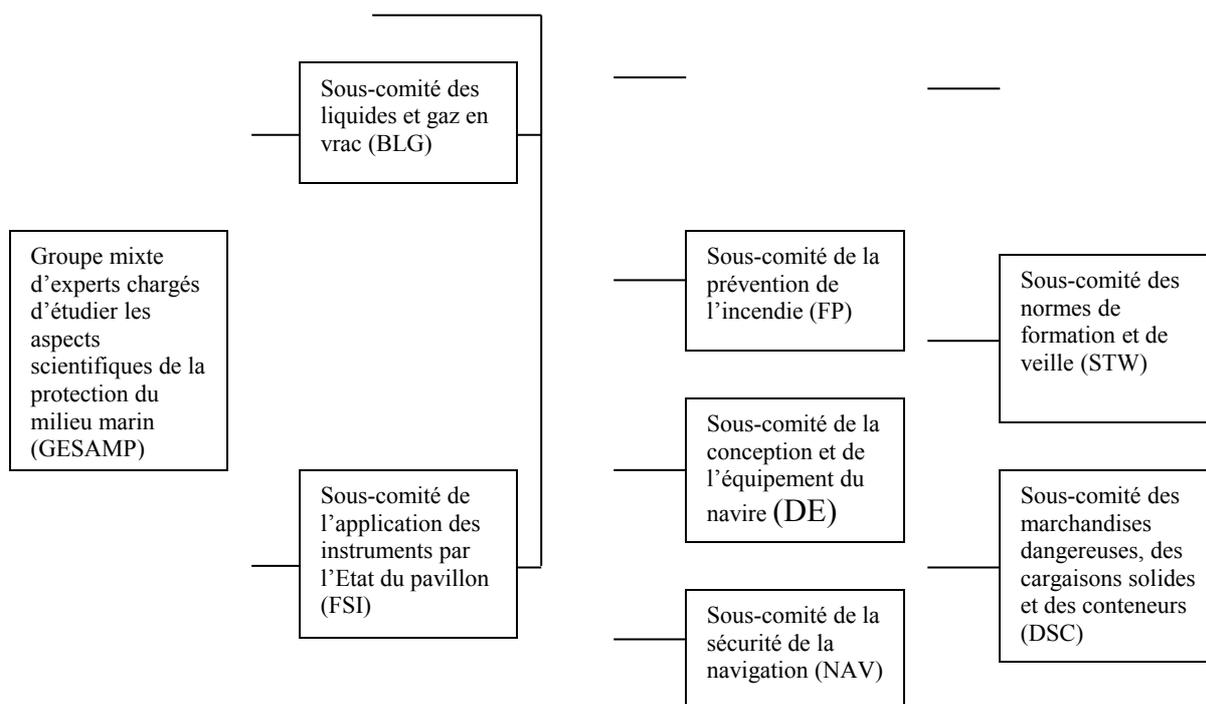
navigation maritime internationale. Car, les formalités très longues et les documents inutiles prêtaient parfois à confusion et retardaient considérablement l'entrée en vigueur et l'application des lois adoptées par l'Assemblée générale de l'OMI.

L'OMI dispose aussi de plusieurs sous-comités en raison de la multiplicité et de la complexité des questions traitées. De nos jours, ils sont au nombre de neuf (9) : de la sécurité de la navigation ; de la prévention de l'incendie ; de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêches ; des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs ; des radiocommunications, de la recherche et du sauvetage ; des normes de formation et de veille ; de la conception et de l'équipement du navire ; des liquides et gaz en vrac ; de l'application des instruments par l'Etat du pavillon. Les deux derniers sous-comités cités travaillent en collaboration étroite avec le Comité de la sécurité maritime et celui chargé de la protection du milieu marin, alors que les autres sont uniquement les organes subsidiaires du CSM (Figure N°1).

L'OMI est dirigée par un secrétariat général qui est constitué d'un secrétaire général et d'un personnel administratif et technique. En effet, au cours des trente dernières années, l'effectif du secrétariat général de l'OMI a légèrement augmenté. Il est passé de 200 à 300 membres de 1976 à nos jours. Le secrétariat assure les fonctions administratives de l'institution. Il fournit tous les renseignements nécessaires aux travaux des organes et assume toutes les fonctions qui peuvent lui être attribuées par la charte constitutive. Son secrétaire général actuel est le grec Efthimios Mitropoulos.

Figure N° 1 : La Structure des Organes de L'OMI





Source : Reflet de l'OMI de janvier 1996

Il est judicieux de souligner qu'à cause de certaines contraintes, l'entrée en vigueur des conventions de l'OMI après l'adoption est trop lente. En effet, après son adoption, l'entrée en vigueur d'une convention est souvent subordonnée à la réunion de trois conditions ; un nombre déterminé d'instruments de ratification doit être déposé auprès de l'OMI, car les signatures apposées lors de la clôture finale de la conférence diplomatique n'ont aucune valeur juridique ; plusieurs instruments provenant d'Etats ayant au total une flotte d'un tonnage minimum doivent arriver à l'Organisation ; il faut attendre la fin d'un délai variable pour qu'une convention rentre en vigueur. Ainsi, toutes ces conditions retardent généralement l'entrée en vigueur des nouvelles conventions. A titre d'exemple, G. Marchand affirme que le protocole de 1988 à la Convention SOLAS de 1974 tendant à une harmonisation des visites avec les exigences de deux autres conventions, n'est entré en vigueur que le 3 février 2000, seuls 44 Etats représentant 59% du tonnage mondial l'avaient ratifié au 1^{er} janvier 2000.

Par ailleurs, il existe des procédures d'application plus rapides pour l'entrée en vigueur des amendements aux textes existants. En effet, la convention SOLAS de 1974 avait apporté des modifications au processus d'acceptation des amendements. Ainsi, l'article VIII de la Convention SOLAS de 1974 prévoit à la fois une procédure d'acceptation explicite et

une procédure d'acceptation tacite, la seconde procédure stipule qu'un amendement est « réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de deux ans (ou de toute autre période fixée au moment de leur adoption) à moins qu'ils ne soient rejetés, pendant la période spécifiée, par un tiers des Gouvernements contractants ou par des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50% au moins du tonnage brut de la flotte mondiale »⁴⁸. Cette procédure s'avère le moyen le plus rapide et le plus efficace d'assurer l'entrée en vigueur des amendements. C'est pourquoi elle est utilisée aujourd'hui de manière systématique.

Malgré cette lenteur dans la mise en application des mesures prises, l'OMI est et reste un cadre idéal et propice pour la mise en œuvre des règles de transport maritime international. Car, la sécurité et la sûreté de la navigation maritime restent sa préoccupation fondamentale. Cependant, les règles et conventions qu'elle impulse ne sont généralement pas bien appliquées dans les pays en voie de développement, en particulier sur la Côte Ouest Africaine où les catastrophes telle que celle du *Joola* démontrent une certaine négligence dans la mise en œuvre des règles du transport maritime international.

I – 2 : Les normes de sécurité de transport de passagers sont bafouées sur la Côte Ouest Africaine : Le cas de la catastrophe du Joola

La tragédie du *Joola* est un exemple parmi tant d'autres qui démontre que les normes internationales du transport de passagers sont bafouées sur la COA. Avant de faire le rappel des faits de cette catastrophe, nous estimons qu'il est judicieux de souligner que le navire *Joola*, battant pavillon sénégalais, effectuait un transport interne de passagers et de marchandises et non un transport international malgré la traversée des eaux sous juridiction gambienne. Il s'agissait ainsi d'un transport entre deux ports sénégalais et non d'un transport international qui nécessite obligatoirement une liaison entre deux ou plusieurs ports d'Etats différents. Ainsi, c'est une navigation soumise au droit maritime interne du Sénégal dans le strict respect des Conventions internationales ratifiées par ce pays. Par conséquent, les normes

⁴⁸ Reflets de l'OMI Op. Cit. pp. 4-5

internationales du transport des passagers devraient être respectées et appliquées avec rigueur et fermeté, ce qui ne fut pas le cas.

Avant de s'attarder sur les causes de ce naufrage, un rappel des faits est nécessaire. En effet, le navire Joola dont la gestion nautique et la gestion commerciale avaient été transférées au Ministère des Forces Armées « le 8 décembre 1995 »⁴⁹ assurait la liaison entre Dakar et Ziguinchor. Selon le Rapport de la Commission d'Enquête Technique des Causes du Naufrage (RCETCN), le Joola a appareillé de Ziguinchor le jeudi 26 septembre 2002 aux environs de 13h par temps calme. Il a mouillé à l'escale de Karabane à 16h-30mn pour ensuite appareiller à 18h-05mn à destination de Dakar la capitale sénégalaise. Le voyage s'était bien déroulé pendant plus de 3h, car le dernier contact que le navire avait eu avec la Marine Nationale à 22h ne faisait pas état d'un problème quelconque.

C'est au large des côtes gambiennes, aux environs de 23h que le navire a connu des difficultés de manœuvre à 16,8 nautiques de la pointe SANIANG, plus précisément à la position latitudinale de 13°12,8 N et longitudinale de 017°05,6 W. M. Sahabana affirme que face à ces difficultés dues à un temps orageux, les mouvements pour se protéger des fortes rafales auraient subitement fait basculer le navire qui chavira 10mn plus tard, c'est-à-dire autour de 23h-10mn avec à son bord plus de 1200 passagers et des tonnes de frets. L'Afrique devait ainsi vivre son « *Titanic* » (M. Sahabana, 2003). Suite à des opérations de secours qui ont débuté seulement le lendemain du drame, 65 rescapés furent sauvés et environ 1200 personnes trouvèrent la mort. Ainsi, de nombreux corps sans vie furent retrouvés et inhumés au Sénégal et en Gambie tandis que beaucoup d'autres étaient portés disparus (Rapport de la Commission d'Enquête Technique des Causes du Naufrage, 2002).

Face à un tel drame, les interrogations suivantes nous rongent l'esprit : Pourquoi le navire était-il surchargé ? Les canaux de sauvetage étaient-ils en nombre suffisant ? Le système de détresse du navire fonctionnait-il ? Le Capitaine du navire et les membres d'équipage avaient-ils la formation requise pour maîtriser le *Joola* ? Le *Joola* était-il en état de naviguer ? Pourquoi ce navire chavira-t-il en espace de 10mn ? En d'autres termes, les autorités sénégalaises ont-elles veillé à l'application stricte des règles internationales du transport maritime des passagers ? Durant les paragraphes suivants, nous tenterons de trouver des réponses à ces questions.

⁴⁹ Rapport de la Commission Technique d'Enquête des Causes du Naufrage, Novembre 2002, p. 19

I – 2 – 1 : La surcharge exagérée du navire

La surcharge du ferry *Joola* est l'une des principales causes de sa disparition. En effet, d'après le Rapport de la Commission d'Enquête Technique des Causes du Naufrage, le nombre de passagers et le poids total des marchandises étaient largement au dessus de la capacité totale du navire. Or, au port de ZIGUINCHOR, le chargement était fait par la cellule de la Marine Nationale sous la responsabilité du premier maître A. ND⁵⁰. Et la surveillance administrative et juridique pour le respect des règles de sécurité et de la navigation était assurée par le Capitaine du port qui était sous la tutelle de la Direction de la Marine Marchande. Par conséquent, on peut se poser la question suivante : Est-ce que ces administrateurs ont-ils fait correctement leur travail pour éviter ou, au pire des cas, limiter la surcharge du navire ?

En ce qui concerne les passagers, la présente commission affirme que 809 billets avaient été vendus à ZIGUINCHOR en tenant compte des 40 places assises en 2^{ème} classe et des 4 places en cabines réservées aux militaires. Cette vente de billets fut interrompue le mardi 24 septembre 2002 à 17 h-00 par le chargé de vente qui avait constaté qu'il avait atteint le nombre de places légalement autorisé qui était de 550. Dès son arrivée à ZIGUINCHOR, le Capitaine du navire aurait autorisé la reprise de la vente des billets en troisième classe sans aucune consigne de limitation.

Ainsi, la surcharge du navire commença. Et tous étaient conscients que les enfants de 0 à 5 ans ne payaient pas. Les membres des familles des militaires et les musiciens ne payaient pas aussi, et ne figuraient donc pas sur la liste officielle des passagers à bord du navire. La présente Commission affirme aussi que chaque membre d'équipage avait l'autorisation d'embarquer gratuitement une personne. Suite à cette vente supplémentaire de

⁵⁰ Pour la sécurité de cet individu, la Commission d'Enquête Technique sur les Causes du Naufrage n'a pas voulu décliner son nom

billets, le *Joola* a appareillé de ZIGUINCHOR avec à son bord un total de 957 passagers, soit une surcharge de 407 passagers sans compter les resquilleurs.

Selon cette même Commission d'Enquête, 178 billets avaient été vendus à Elinking pour les passagers de l'île de KARABANE, et 7 militaires furent aussi embarqués à cette étape, ce qui fait un total de 185 passagers embarqués à KARABANE, en dehors des resquilleurs. Ainsi, le navire appareille à KARABANE avec un total de 1142 passagers enregistrés, soit une surcharge de 592 passagers.

Au regard de ce qui précède et selon les analyses faites par la Commission d'Enquête, on constate que le *Joola* avait un chargement d'environ 1220 passagers en appareillant de KARABANE, voire même plus, car le nombre d'enfants et de resquilleurs estimé à 78 par la présente Commission semblerait très erroné dans la mesure où il est difficile de le chiffrer avec exactitude. Car, plusieurs corps étaient portés disparus et tous les corps retrouvés n'avaient pas été identifiés.

Or, la capacité de passagers permise par le constructeur du navire était de 580 places y compris les membres d'équipage. Cette capacité était répartie comme suit : 536 places pour les passagers et 44 places pour les membres d'équipage⁵¹. On se rend ainsi compte que le chargé de la vente des billets à ZIGUINCHOR avait aussi dépassé le nombre légal de billets à vendre, avant la reprise de la vente autorisée par le Capitaine. Dans la mesure où il aurait vendu 550 billets au lieu de 536 billets soit un surplus de 14 billets. Ainsi, au lieu de 580 billets, environ 1220 billets auraient été vendus. Par conséquent, la surcharge exagérée de passagers qui avoisinait les 100% contribua au naufrage du navire. A ce propos, M. SAHABANA affirme que « *les passagers supplémentaires se seraient trouvés sur le pont supérieur lorsque le Joola est rentré dans une zone orageuse...* »⁵². Cette surcharge excessive de passagers a, à n'en point douter contribué au naufrage du navire.

⁵¹ La Commission d'Enquête affirme détenir ces chiffres du certificat de sécurité de passagers intérimaire délivré à Hambourg le 12 novembre 1990 par le Bureau Véritas.

⁵² Sahabana, (M.), 2003, *Le Joola*, Ndiaga Ndiaye, cars rapides : Les victimes des transports en commun, l'affaires de tous ? p. 177

Pour sa part, la marchandise était comptabilisée par nombre de colis dont l'évaluation était faite en francs CFA et non en poids par une personne nommée évaluateur dépendant de la Marine Nationale. Ce qui est une véritable aberration et fait preuve d'un manque de savoir faire des autorités en charge de ce service, dans la mesure où elles savaient bien que le navire a un poids de chargement à ne pas dépasser. Ainsi, en évaluant les colis en francs CFA et non en poids, comment auraient-elles pu savoir que le poids autorisé par le constructeur était atteint ?

Le manque de sérieux notoire des autorités sénégalaises en la matière se vérifie une fois de plus au sujet du nombre de colis embarqués dans le navire. En effet, la présente Commission d'Enquête stipule que le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce de ZIGUINCHOR lors de son audition affirmait qu'un total de 320 colis avait été embarqué le 26 septembre à ZIGUINCHOR. Alors que le manifeste des bagages transmis par le responsable du bureau de vente présentait un total de 459 colis, soit environ 22 tonnes. Car, la Commission avait estimé que chaque colis pouvait peser 50 kg.

Par ailleurs, pendant le mouillage au large de l'île de KARABANE, 100 colis non pesés essentiellement composés de poisson sec avaient été embarqués dans le navire. En effet, la Commission d'Enquête estime que le poids total de marchandises au départ de KARABANE était de 25 tonnes. Ce chiffre est erroné et illogique si on s'en tient à l'analyse faite par cette Commission sur la marchandise embarquée à ZIGUINCHOR. A ZIGUINCHOR, elle estime le poids de chaque colis à 50 kg, ainsi, selon ces calculs, si les 459 colis embarqués dans ce port donnent environ 22 tonnes, les 100 colis embarqués à l'île de KARABANE donneraient le double, soit environ 44 tonnes, voire même un peu plus. Par conséquent, le navire avait au total environ 66 tonnes de marchandises et non 25 tonnes comme l'affirme la présente Commission. Ce constat nous amène à nous interroger sur la crédibilité et la véracité des analyses faites par cette Commission. Nous y reviendrons.

En dehors des passagers et des marchandises, le navire avait aussi à son bord du matériel roulant chargé au port de ZIGUINCHOR. A cet effet, la Commission d'Enquête affirme avoir obtenu des services de la Douane de ce port qu'un camion de 13 tonnes chargé

de tomates et de thé provenant de la Gambie était embarqué à bord du *Joola*, ainsi qu'un camion frigorifique chargé de marchandises dont le poids est estimé à environ 9 tonnes, 2 véhicules 4X4 dont les poids sont estimés à 2 tonnes et 4 véhicules légers estimés à 6 tonnes. Ainsi, le poids total des véhicules à bord du navire est estimé à 30 tonnes. D'après l'audition de certains rescapés et de certains responsables de la Marine Marchande réalisée par la présente Commission, il ressort que les véhicules lourds et légers dans le garage n'étaient pas saisis, alors que le dispositif d'arrimage des véhicules existait et était bien fonctionnel. Pourquoi les véhicules n'étaient-ils pas saisis ? C'est une preuve de laxisme et de négligence de la part du Capitaine et de son équipage. Ce manquement est une faute très grave, car il peut occasionner le ripage de la cargaison roulante au moindre coup de roulis du navire.

En outre, il est indispensable de souligner qu'en dehors de son poids initial, le navire avait accumulé un poids supplémentaire dû à l'installation au début de l'année 1996 d'un groupe électrogène à l'arrière du pont supérieur numéro 2 estimé avec son combustible à 5 tonnes. Ce poids supplémentaire devrait être suivi par la reprise des calculs de stabilité pour vérifier leur incidence sur la stabilité du navire. Ce qui n'a pas été fait, car le Bureau Véritas et la Direction de la Marine Marchande n'ont pas exigé cette nouvelle expertise de la stabilité de ce ferry.

Au total, la surcharge du *Joola* est l'une des causes qui ont provoqué son naufrage. En effet, on est tenté d'affirmer que les membres d'équipage ne se sont jamais souciés du poids des marchandises (qui n'étaient pas toujours disposées dans les racks conçus pour les contenir), encore moins du nombre autorisé de passagers. Alors que ces éléments sont indispensables pour les calculs de stabilité d'un navire. D'ailleurs, le Capitaine et son équipage avaient-ils la formation requise pour travailler à bord du ferry « *le Joola* » ?

I – 2 – 2 : Le problème de la formation insuffisante du Capitaine et des membres d'équipage

Le Capitaine du *Joola* et les membres d'équipage n'avaient pas la formation adéquate pour naviguer à bord de ce ferry. En effet, selon le RCETCN, l'équipage du *Joola* était composé de 52 membres (ce chiffre est largement supérieur aux 44 membres d'équipage exigé par le certificat de sécurité délivré par le Bureau Véritas en 1990) répartis comme suit :

- Un Commandant, Capitaine de corvette ;
- Un officier en second, Lieutenant de vaisseau ;
- Trois chefs de quart pont officiers mariniers ;
- Un chef mécanicien, adjudant chef ;
- Sept mécaniciens ;
- Un opérateur radio ;
- Un commissaire du bord ;
- Et 37 autres membres assurant les fonctions d'hôtellerie et de sécurité à bord.

Cet équipage était divisé en 3 tiers, et chaque tiers effectuait un quart de 4h à la mer. Le chef du tiers de service était également le chef de quart pont. Le tiers service était constitué de 3 équipes ; l'équipe de veille à la passerelle, l'équipe de veille aux machines et l'équipe de veille radio. Pendant les escales, le tiers service de permanence assurait le service de 8h à 8h si l'escale durait plus d'une journée. Et les deux autres tiers services s'occupaient des questions d'embarquement sous les ordres de l'officier en second. Une telle organisation du travail apparaît de prime abord acceptable. Cependant, chaque membre d'équipage de ce ferry était-il bien formé en matière de sécurité et de sûreté des navires à passagers ?

L'équipage du *Joola* n'avait pas une formation performante en matière de sécurité et de sûreté des navires à passagers. Dans la mesure où le Commandant, comme ses prédécesseurs, était diplômé de l'enseignement secondaire, de l'Académie Royale Navale de Casablanca et aurait suivi plusieurs stages de spécialisation au Sénégal et à l'étranger. Ce qui ne semble pas suffisant pour l'acquisition des connaissances en la matière.

Les autres membres d'équipage avaient, en vertu de leur statut, reçu une formation militaire spécialisée et poussée dans leur domaine d'activité respectif (électriciens, mécaniciens, radio manœuvriers, sécurité), (RCETCN, 2002). En revanche, la crédibilité de cette formation est mise en doute, dans la mesure où il n'existe pas au Sénégal, une passerelle entre les diplômés militaires et les brevets civils dont les titulaires sont les seuls admis, au regard du droit interne et international, à embarquer à bord des navires marchands. Ainsi, d'après le présent rapport, « *les diplômés délivrés par les Ecoles de Marine Militaire ne répondent pas aux critères définis par la Convention internationale sur les normes de*

formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) à laquelle le Sénégal a d'ailleurs ratifiée en vertu de la loi 96.29 du 28 Août 1996 »⁵³.

D'après les analyses du RCETCN, le naufrage est dû au fait que le navire a quitté KARABANE avec une stabilité limitée, à cause de la surcharge de passagers et pire d'une insuffisance de ballastage. C'est-à-dire que le ballast permanent de 60 tonnes à l'avant du navire et les 4 ballasts centraux de 160,8 tonnes n'étaient pas pleins. Ainsi, le navire ne pouvait pas faire face à une tornade. En effet, à la rencontre de la pluie, l'action du vent sur le côté tribord a engendré un couple inclinant qui a fait gîter le navire d'un angle tel que le déplacement des passagers déportés sur bâbord, aurait occasionné un deuxième couple qui s'ajoutera au premier pour accentuer l'inclinaison. Au-delà d'un certain angle, la cargaison dans le garage se serait ripée en produisant un autre couple de chavirement. C'est l'effet des carènes liquides, de l'embarquement de l'eau à travers les hublots du pont principal et l'action des trois couples cumulés qui furent fatales au *Joola*. D'où son chavirement en espace de 10 mn.

Or, si les ballasts avaient été remplis normalement au départ de KARABANE, le navire aurait à n'en point douter résisté à cette tornade, dans la mesure où le présent RCETCN stipule que sur l'échelle Beaufort, le vent qui a fait chavirer le *Joola* était d'une force 6 à 7, c'est-à-dire une vitesse comprise entre 45 et 55 km/h, soit 25 à 30 nœuds. Ce vent opposa un moment de 56,7 Tm, alors que, d'après les tests faits par le Bureau Véritas et le constructeur, le navire devait pouvoir résister à un moment de 180,22 Tm. Ainsi, pourquoi le Capitaine du *Joola* a-t-il accepté d'appareiller à KARABANE avec les ballasts à moitié pleins ? Avait-il les compétences pour comprendre qu'avec l'état de ses ballasts, les 55 tonnes de colis, les 96,8 tonnes des 1220 passagers, sa réserve de stabilité qui atteignait à peine le minimum de stabilité imposé par l'OMI était extrêmement faible ?

Ainsi, les autorités sénégalaises étaient bien conscientes de la performance limitée de l'équipage du *Joola*. Elles auraient pu organiser des formations supplémentaires pour ces militaires qui naviguaient à bord de ce ferry en faisant venir les spécialistes en matière de sécurité des navires à passagers au Sénégal, quelque soit le coût, car la vie humaine n'a pas de prix. Ou bien les envoyer se perfectionner en la matière dans des écoles civiles de formation

⁵³ Rapport de la Commission d'Enquête Technique des Causes du Naufrage, (RCETCN), Op. Cit. p. 45

des gens de mer. On constate ainsi, un manque de responsabilité notoire et caractérisée de la part du Ministère de la Marine Marchande, du Ministère de l'Équipement et du Transport et du Ministère des Forces Armées qui avaient, chacun, une obligation de responsabilité sur ce ferry.

En définitive, il convient de retenir que l'équipage du *Joola* n'avait pas la formation requise en matière de sécurité des navires à passagers. En effet, pour qu'un tel drame ne se reproduise plus, les autorités sénégalaises en particulier et de la COA en général, doivent mettre en pratique les règles internes de sécurité des navires à passagers et la règle 13 du Chapitre V de la Convention SOLAS de 1974 qui stipule que « les Gouvernements contractants doivent s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité ».

I – 2 – 3 : Les équipements de détresse et de sauvetage insuffisants et défectueux

Les équipements de détresse et de sauvetage du *Joola* étaient insuffisants et défectueux. En effet, le Commandant de ce navire n'avait lancé aucun avis de détresse avant et pendant le naufrage. Ainsi, la Marine Nationale, Dakar-Radio, la capitainerie du Port Autonome de Dakar, et du port de Banjul n'ont reçu aucun signal de détresse provenant du *Joola*. D'après le RCETCN, un rescapé militaire affirme que « *le Commandant qui se trouvait à la passerelle au moment où le bateau chavirait, n'avait donné comme ordre que l'arrêt des moteurs ; ordre qui a été exécuté* »⁵⁴. Ainsi, comment les chalutiers ont-ils alors été alertés ?

Selon le RCETCN, après le naufrage, quelques passagers ont pu se jeter à l'eau. L'un des rescapés affirme « qu'ils se sont retrouvés à 6 autour d'un radeau de sauvetage (bombard). Ainsi, ils ont commencé à briser les anneaux de cerclage de sécurité de cet engin de sauvetage. Après quelques heures d'effort, ils ont ouvert le radeau et l'un d'entre eux a récupéré à l'intérieur du radeau, une fusée de détresse qu'il a déclenchée vers 4h du matin

⁵⁴ RCETCN Op. Cit. p. 67

pour attirer l'attention des piroguiers et des chalutiers ». C'est ainsi, que les pêcheurs ont été alertés et ont porté secours aux rescapés en alertant aussitôt les autorités sénégalaises. Face à un tel récit marqué de beaucoup de courage et de bravoure, on peut se poser la question suivante : Le *Joola* n'était-il pas doté des équipements radio et de détresse lors de sa livraison en 1990 ?

Lors de la livraison du *Joola* en 1990, les documents intitulés « Provisional record of approved passenger ship Safety équipement » et « Record of approved cargo ship safety radio equipment » délivrés par le Bureau Véritas à Hambourg le 24 Octobre 1990, regroupaient la liste complète des équipements de sauvetage à bord. En effet, les équipements de sauvetage suivants étaient à bord de ce ferry le jour de sa livraison aux autorités sénégalaises :

- 2 embarcations à moteur (BD, td) de 180 personnes ;
- 2 embarcations de secours de 12 places ;
- 22 radeaux de sauvetage gonflables de 25 personnes chacun pour lesquels le système de largage automatique est requis ;
- 12 bouées de sauvetage ;
- 667 gilets de sauvetage ;
- 4 tenues de plongée incendie ;
- 9 tenues de protection ;
- Autres équipements de passerelle pour la sécurité de la navigation ;
- Tous les équipements radio ;
- Tous les livres nautiques en double langue française et anglaise ;
- Tous les livres et équipements de détresse, (RCETCN, 2002).

Ces équipements avaient pour rôle de lancer l'alerte en cas de naufrage du navire et de contribuer au sauvetage d'un maximum de passagers, ce qui ne fut pas le cas.

On constate ainsi, que les équipements d'alerte et de sauvetage présents à bord du *Joola* à sa livraison n'ont pas fonctionné pendant le naufrage. C'est le cas des radeaux de sauvetage et des balises de détresse (EPIRB) qui n'ont pas joué leur rôle. Car ces équipements n'avaient pas été déclenchés. Etaient-ils vraiment disponibles et fonctionnels ?

Car, les radeaux de sauvetage se détachent normalement automatiquement du navire dès qu'ils touchent l'eau par pression hydrostatique : Ils se déploient ensuite tout seuls, prêts à accueillir les rescapés tout en leur fournissant des vivres, des torches et des fusées de détresse pour se faire repérer. Ces radeaux n'avaient pas fonctionné, car le système de largage hydrostatique était défectueux. Ils étaient par ailleurs sanglés au navire et cerclés entre eux. Cette anomalie grave n'avait pas été relevée par la Commission de visite annuelle de la Marine Marchande lors de la visite technique du 23 Septembre 2002, soit 3 jours avant le naufrage (RCETCN, 2002). Or, si cette commission avait fait état de ces manquements, il y aurait eu à n'en point douter un nombre plus élevé de survivants, au mieux la catastrophe ne se serait pas produite dans la mesure où un navire qui ne dispose pas des équipements de sauvetage fonctionnels ne doit pas prendre la mer. Le RCETCN soutient cette hypothèse en stipulant que « *le navire ne devrait absolument pas effectuer les rotations comprises entre le 10 et le 26 Septembre 2002, parce qu'il ne répondait à aucune des normes de sécurité prescrites en matière de navigabilité* »⁵⁵.

Par ailleurs, les balisages de détresse qui se déclenchent automatiquement en cas de naufrage, en émettant des signaux détectables par satellite au bout de 15 minutes qui relaient immédiatement l'alerte à tous les navires et stations terrestres à travers le monde en indiquant le nom du navire en détresse et sa position géographique exacte n'avaient pas été déclenchés. Ces balises de sécurité étaient-elles vraiment à bord du navire et fonctionnelles ?

D'après le RCETCN, le procès-verbal de la visite technique effectuée le 23 septembre 2002 par la Commission de visite annuelle de la Marine Marchande ne donne pas les éléments de réponse à cette interrogation. Dans la mesure où l'inspecteur des Télécommunications qui devait participer à cette visite conformément au décret n°65-459 du 30 juin 1965 n'avait pas été convoqué par le Président de la Commission pour des raisons qui ne sont pas élucidées. Le président de la Commission avait-il des choses à reprocher à ce dernier ? Nous ne le saurons probablement jamais.

En effet, l'examen du procès-verbal du technicien de l'Agence de Régulation des Télécommunications qui avait fait la dernière visite technique des appareils de communication du Joola le 6 février 2001, révèle que le navire ne disposait pas de balises de détresse. Cette révélation est vraiment effroyable et révoltante, dans la mesure où nous savons

⁵⁵ Le RCETCN Op. Cit. p. 66

qu'aujourd'hui, il existe des équipements et systèmes de communication de détresse et de sauvetage obligatoires sur tous les navires à passagers. Nous pouvons citer quelques uns de ces équipements qui auraient pu permettre d'informer dans les plus brefs délais les autorités et les secours :

- Les transpondeurs. Ce sont des appareils émettant des signaux S.O.S détectables au radar par les navires naviguant dans les parages ;
- Les VHF étanches, flottables et portables. Ils émettent sur des fréquences marines permettant à un membre de l'équipage parmi les rescapés de communiquer dans l'eau pour donner l'alerte ;
- La radio VHF équipée du système ASN (Appel Sélectif Numérique). Elle permet, sur simple pression, de déclencher l'alerte en donnant le nom du navire et éventuellement sa position ;
- Le Système Mondial de Détresse et de Sauvetage en Mer (SMDSM) entré en vigueur depuis février 1999.

En outre, Dakar-Radio et le Centre de Coordination des Opérations (CCO) de la Marine Marchande n'étaient pas non plus munis des équipements radio du système SMDSM, lesquels sont les seuls aujourd'hui qui peuvent efficacement alerter les navires en mer en cas de détresse. Par conséquent, le premier rescapé de ce naufrage avait été récupéré le 27 septembre 2002 à 6h-45mn par des piroguiers, soit 7h-45mn après le naufrage.

Au regard de ce qui précède, on se rend bien compte que les autorités sénégalaises savaient que tous les équipements fondamentaux pour la sécurité de la vie humaine en mer n'étaient pas à bord du *Joola*, et que ceux existants étaient défectueux. Ils ont ainsi laissé pourrir la situation jusqu'à ce drame sans précédent sur la COA.

I – 2 – 4 : Une irrégularité des inspections de sécurité du navire

Le *Joola* avait été construit dans le chantier Allemand NEUE GERMERSHEIMER SCHIFFSWERFT de GERMERSHEIM AM RHEIN en 1990. La construction de ce ferry avait été effectuée sur la surveillance du Bureau Véritas selon son règlement technique, pour un classement 3/3 Eaux Côtières. Cette exigence du lieu de navigation de ce navire avait nécessité la réduction réglementaire de son échantillon et une limitation de la navigation maritime à 6 heures de la côte, soit à 14 nœuds, à 84 nautiques du port le plus proche.

En effet, le *Joola* avait été livré aux autorités sénégalaises avec toutes les caractéristiques possibles dont un navire de ce type doit disposer. C'est-à-dire les aménagements tels que les locaux d'habitation, les engins de propulsion et bien d'autres étaient réalisés dans le strict respect des normes internationales de sécurité des navires à passagers. Ainsi, l'armateur avait le devoir de soumettre ce ferry à une inspection sécuritaire régulière afin de se mettre en phase avec les règles internationales des navires à passagers. Ce qui ne fut pas le cas, dans la mesure où le *Joola* ne subissait pas d'inspections régulières.

La classification du *Joola* avait été faite par le Bureau Véritas qui avait délivré à ce ferry, sous réserve que les visites périodiques soient faites par ses experts, un certificat permanent (coque machine) valable du 12 novembre 1990 au 11 novembre 1995. Ce contrat n'était pas arrivé à son terme, car en 1994, le certificat de classification avait été suspendu suite à des difficultés de paiement d'honoraires à l'expert du Bureau Véritas, ainsi qu'au non levé des prescriptions. Cela suppose que le *Joola* a donc navigué pendant un moment sans son certificat de classification, ce qui est très grave et regrettable.

Face à une demande de reclassification de l'armateur, le *Joola* a subi un carénage entre le mois de novembre 2000 et celui de juin 2001. Le Bureau Véritas qui avait suivi les travaux en cale sèche conformément à son mandat avait délivré au terme de ces réparations un certificat de classe provisoire à ce ferry, valable du 25 juillet au 31 décembre avec des réserves sur 3 aspects, à savoir : le dispositif de fermeture des portes arrières et latérales à réparer ; le joint porte étanche à changer et le système électrique de détection incendie à remettre en état. Ces prescriptions n'ayant pas été respectées par l'armateur, (c'est-à-dire les autorités sénégalaises) le certificat provisoire fut annulé par le Bureau Véritas. Par conséquent, le *Joola* a continué à naviguer sans certificat de classification jusqu'au jour du naufrage.

Par ailleurs, le droit maritime sénégalais stipule que les inspections de sécurité doivent être réalisées à bord des navires. En effet, la réglementation applicable dans ce domaine se trouve dans le Code de la Marine Marchande de 1962 : celui-ci prévoit en son article 35 que les navires doivent être munis de titres de sécurité, en l'occurrence un permis de navigation et un certificat de franc-bord. Le présent Code stipule aussi dans son article 36 que les navires doivent remplir les conditions techniques prévues par décrets (non parus), et ces conditions doivent être examinées par les commissions de visite (décret n°65.459 du 30 juin 1965) suivantes :

- La commission centrale de sécurité ;
- La commission de visite de mise en service ;
- La commission de visite annuelle.

Ainsi, on est tenté de se poser la question suivante : ces différentes commissions ont-elles bien fait leur travail ?

D'après l'article 37 du Code de la Marine Marchande sénégalais, la commission centrale de sécurité a pour objectif d'examiner les plans et les spécifications des navires avant et pendant leur construction. En revanche, cet article précise qu'un navire classé par une société de classification reconnue et justifiant de sa première cote est dispensé de cette formalité. Comme ce fut le cas du Bureau Véritas pour le *Joola*, cette commission, en application du présent article, pourrait ne rien avoir à se reprocher au sujet du naufrage du *Joola*.

Pour sa part, la commission de visite de mise en service a pour finalité de vérifier si le navire répond à toutes les règles de sécurité exigées par l'OMI avant sa mise en exploitation. En effet, à l'issue d'une inspection rigoureuse, elle délivre les premiers certificats de sécurité accompagnés d'un rapport de mise en service dans lequel sont notifiés tous les éléments et équipements liés à la sécurité du navire et des passagers. Ce rapport qui est un document de bord du navire et qui permet de suivre l'évolution de la sécurité du navire n'aurait pas été retrouvé dans les dossiers de sécurité du navire de la Direction de la Marine Marchande

(RCETCN, 2002). Ce qui laisse à croire que certaines personnes chercheraient à dissimuler les preuves de leur manquement.

La commission de visite annuelle est chargée de l'examen des navires en vue du renouvellement des titres de sécurité octroyés par la précédente commission. Elle est constituée de 6 membres désignés par le Directeur de la Marine Marchande. En effet, après la vérification des documents et les certificats de sécurité détenus à bord du navire, elle effectue une visite technique exhaustive du navire à l'issue de laquelle un procès-verbal de visite notifiant le renouvellement ou non des titres de sécurité est établi. Car, à l'issue de chaque visite, le procès-verbal notifie les prescriptions que l'armateur doit lever après une contre-visite. C'est uniquement après la levée de toutes les prescriptions constatées lors de la contre-visite qu'un titre de sécurité appelé permis de navigation est établi ou renouvelé. A cet effet, le RCETCN révèle que seulement 6 visites annuelles de sécurité furent effectuées par la présente commission, ce qui laisse à penser que les visites de sécurité n'étaient pas effectuées régulièrement chaque année, comme le stipule le Code de la Marine Marchande du Sénégal.

Au regard de ce qui précède, on constate avec amertume que le *Joola* n'a pas bénéficié d'une classification suffisante et des visites annuelles de sécurité périodiques de la part du Bureau Véritas et des services en la matière de la Direction de la Marine Marchande. Ce qui est un manquement grave de la classe dirigeante du Sénégal. D'ailleurs, au lendemain de ce drame, le Président sénégalais Abdoulaye Wade avait licencié la quasi-totalité de son Gouvernement. Et une plainte contre les différentes personnalités responsables de cette tragédie avait été déposée au tribunal de Dakar. Elle fut malheureusement classée sans suite par le procureur général, au motif que le commandant est mort dans l'accident.

Toutefois, la justice française s'est saisie de cette affaire, car Britz Caroline affirme que le collectif des familles des 22 morts français présents dans le *Joola* a porté plainte contre « *l'ancien Ministre des Forces Armées, le chef d'état-major de la Marine, puisque le navire était géré par la Marine Nationale sénégalaise. L'ancien Ministre des Transports, responsable de l'inspection du navire, le Premier Ministre de l'époque et le chef d'exploitation seraient également concernés.....plus le chef d'état-major de l'armée, responsable des secours aériens* »⁵⁶ pour homicide involontaire aggravé. La non collaboration du Gouvernement sénégalais rendrait difficile l'issue de cette affaire dont le juge d'instruction

⁵⁶ Britz (C.), 2006, « Le Joola » Des ministres sénégalais en cause dans le naufrage. *In le Marin*, n°3095, p. 4

du tribunal d'Evry, en charge de l'enquête avait délivré le 13 septembre 2008 neuf mandats d'arrêt internationaux contre des hauts responsables sénégalais, parmi lesquels l'ex-Premier Ministre Madame Madior Boye, limogée cinq semaines après le naufrage et l'ex-Chef d'état-major des armées le Général Babacar Guaye. Ces mandats d'arrêt internationaux pourraient amener les responsables sénégalais, en particulier et de la COA en général, à être davantage conscients (pour une application stricte des mesures de sécurité imposées par l'OMI) s'ils aboutissaient à l'inculpation des accusés, afin qu'un tel drame ne se reproduise plus sur la COA.

Conclusion du chapitre I de la première partie

Au terme de ce chapitre, nous pouvons retenir que cinq grandes périodes marquent l'internationalisation des règles de sécurité et de sûreté en transport maritime, à savoir : les périodes Antique, le Moyen Age, la Renaissance, le XIXème siècle et le XXème siècle. Chacune de ces périodes a joué un rôle fondamental pour l'internationalisation progressive des règles et conventions en transport maritime. La période Antique est marquée par la mise en place des premières règles du transport maritime, le Moyen Age quant à lui est marqué par l'apparition des premières conventions de prévention de la navigation maritime, la période de la Renaissance est caractérisée par la mise en place d'une Police de Navigation Maritime et du système de responsabilité face aux périls de la mer par les pays d'Europe, l'innovation technologique et l'évolution des mesures préventives de sécurité imposées par les Etats caractérisent le XIXème, le XXème siècle marque une époque décisive dans l'internationalisation des règles du transport maritime, car celle-ci est motivée par le souci des Etats d'harmoniser les règles et conventions en la matière.

Ainsi, l'internationalisation des règles et conventions en transport maritime s'est faite durant des siècles. Cependant, celle-ci fut motivée par de nombreuses catastrophes intervenues en transport maritime. Chaque accident maritime a stimulé la mise œuvre des

nouvelles mesures de sécurité et de sûreté, en effet, le naufrage du Titanic en avril 1912 est la catastrophe qui avait incité le Gouvernement Britannique à convoquer la conférence internationale de Londres. Celle-ci avait donné naissance à la première Convention SOLAS le 20 janvier 1914. Suite à une série d'accidents des pétroliers, la « Convention MARPOL » fut mise en place en 1978. L'attentat du 11 septembre 2001 est l'événement qui marque la dernière amélioration majeure des mesures de sécurité et de sûreté du transport maritime international (même si cet attentat concernait le transport aérien, les experts du transport maritime, sous la pression des Etats-Unis, ont estimé que ce drame pouvait toucher aussi le secteur maritime, car il vaut mieux prévenir que guérir) avec la mise en place du Code ISPS à l'issue de la conférence diplomatique tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002.

Nous devons également retenir que l'application des règles internationales en transport maritime est souvent négligée dans les pays en voie de développement, en particulier sur la COA. Car, la catastrophe du *Joola* fait apparaître le laxisme des responsables sénégalais sur l'application des règles de transport de passagers. Nous osons espérer cependant que ce drame servira de leçon à l'ensemble des responsables des ports de cette région, qui doivent prendre les mesures qui s'imposent afin que des drames similaires ne viennent plus bafouer les règles et conventions internationales élaborées durant des siècles sous l'impulsion des grandes nations maritimes telles que la Grande-Bretagne, la France, les Etats-Unis, l'Allemagne, la Norvège, la Suède et sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale pour qui la sécurité maritime était la préoccupation fondamentale avant les attentats du 11 septembre 2001 qui ont placé la sûreté maritime au premier rang des préoccupations.

Chapitre II : Le Code ISPS : Une opportunité pour le développement de la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine

Au lendemain des attentats du 11 septembre 2001, le Gouvernement des Etats-Unis avait pris des mesures de sûreté contre les menaces terroristes, dans le but de renforcer la sécurité et la sûreté sur le territoire fédéral et de protéger ses intérêts à l'étranger. Ainsi, les ports maritimes étant des zones sensibles, les Etats-Unis ont demandé l'internationalisation des mesures de sûreté appliquées sur leur territoire.

C'est face à cette demande que l'OMI avait convoqué à son siège de Londres la Conférence Diplomatique du 9 au 13 décembre 2002. Celle-ci avait apporté des modifications à la Convention SOLAS de 1974. Notamment les dispositions du chapitre XI-2 qui décide l'élargissement de la portée de la Convention SOLAS aux installations portuaires, afin d'adopter le Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires (ISPS) dont la date butoir d'entrée en vigueur était le 1^e juillet 2004.

Le Code ISPS apparaît comme une opportunité importante à saisir pour les dirigeants des ports de l'Afrique Occidentale, car les installations portuaires et les navires des pays de cette région présentent plusieurs manquements sur le plan de la sûreté. Ainsi, l'application

stricte des mesures du présent Code permettrait aux ports de cette région d'être en phase avec les normes de la navigation maritime internationale.

En effet, le Code ISPS est composé d'une partie A obligatoire et d'une partie B de recommandations pour la mise en application des dispositions de la partie précédente. Pour ce faire, la coopération de tous les Etats contractants de l'OMI est obligatoire car la lutte contre le terrorisme et les actes illicites doit être menée par un vaste mouvement d'ensemble dont les Etats de la COA ne doivent pas être en marge.

A ce propos, le Code ISPS insiste sur l'importance de la coopération de tous les participants au commerce maritime international : « *Le présent code a pour objet d'établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritimes et portuaires pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisées dans le commerce international* »⁵⁷.

Le Code ISPS considère ainsi que la coopération entre les Gouvernements contractants est primordiale, car la gestion de la sûreté rentre dans le cadre des missions régaliennes de l'Etat. Cette coopération étatique pourrait permettre d'établir dans un futur proche une liste noire des pays et armateurs qui ne fournissent aucun effort pour promouvoir le présent Code, et les écarter progressivement du commerce maritime international. A cet effet, les Gouvernements et les autres acteurs participant à la navigation maritime internationale sur la COA doivent conjuguer leurs efforts afin de mettre leurs installations portuaires dans des conditions de sûreté optimale. Ainsi, quelles sont les exigences du Code ISPS ? Ce Code est-il appliqué de façon exemplaire sur la COA ? Quels sont les actes concrets que les responsables des ports de cette région ont déjà mis en œuvre pour l'application stricte du présent Code ? Dans les prochains paragraphes, nous allons nous atteler à répondre à ces interrogations en insistant tour à tour sur la responsabilité des

⁵⁷ Règle XI-2/3 de la convention SOLAS et Règle 1.2 de la partie A du Code ISPS

gouvernements contractants, l'application du Code ISPS dans les installations portuaires et sur la responsabilité des compagnies de navigation maritime, et les efforts déjà mis en œuvre par les pays de la COA pour l'application du présent Code.

II – 1 : La responsabilité bien définie des gouvernements contractants de l'OMI

Les Gouvernements contractants de l'OMI doivent s'impliquer dans le processus de sûreté du transport maritime international. Les pays de la COA ne doivent pas se mettre en marge ou à l'arrière plan de ce processus planétaire qui vise à garantir la navigation maritime internationale.

En tout état de cause, aucun Etat signataire de la Convention approuvant le Code ISPS et le chapitre XI-2 de l'annexe à la Convention SOLAS de 1974 ne peut échapper aux obligations prévues dans la partie A dudit Code. En particulier, le point 4.1 de cette partie qui stipule que : *« Il leur incombe donc d'établir des niveaux de sûreté et de donner des recommandations sur les mesures de protection à prendre contre les incidents de sûreté. Des niveaux de sûreté supérieurs dénotent une probabilité accrue de survenance d'un incident de sûreté »*⁵⁸. Car, les Etats contractants sont appelés à promouvoir la sûreté du transport maritime international. En effet, avant de prendre ces niveaux de sûreté, chaque Etat contractant doit identifier la menace et tenir compte des facteurs qui résident dans :

- La crédibilité de l'information sur une menace de la sûreté ;
- Le fait que cette information soit corroborée, voire spécifiée ;
- La spécificité et son imminence, et les conséquences potentielles de l'événement⁵⁹.

Cette tâche incombe aux Etats contractants, car ces informations sont probablement collectées par « les services secrets de renseignement » de chaque Etat dont il est difficile de connaître le mode opératoire. C'est un droit de nature régalién et par conséquent classé « *secret défense* »⁶⁰. Une fois ces informations collectées, l'Etat doit obligatoirement communiquer ces mesures aux administrations concernées et aux navires qui se dirigent vers

⁵⁸ Règle XI-2/3 de la convention SOLAS et Règle 4.1 de la partie A du Code ISPS

⁵⁹ Idem, p. 21

⁶⁰ Idem, p. 21

ses côtes afin que ceux-ci prennent des dispositions nécessaires pour la mise en place des niveaux de sûreté adéquats.

En effet, les Etats de la COA contractants de l'OMI sont donc dans l'obligation de contribuer à la sûreté du transport maritime international auquel ils participent. Cette contribution passe notamment par la coopération de leurs gouvernements dans le processus de sûreté portuaire, l'évaluation et la matérialisation du risque de leurs installations portuaires, la désignation des organismes de sûreté, le contrôle de leurs ports et des navires battant leurs pavillons.

II – 1 – 1 : Une coopération à deux échelles des Gouvernements de la COA s'impose pour une sûreté efficace de leurs installations portuaires

La coopération gouvernementale pour une sûreté portuaire efficace sur la COA doit s'établir à deux échelles, c'est-à-dire à l'échelle internationale, et à l'échelle nationale. En effet, pour l'échelle internationale, les gouvernements de la COA signataires de la convention SOLAS doivent entretenir entre eux des relations bilatérales afin d'échanger des informations secrètes obtenues par leurs services de renseignements, car l'instigation des actes terroristes part généralement de l'étranger avant son accomplissement dans le pays choisi par les terroristes. Ainsi, cette coopération pourrait, si elle est bien organisée et entretenue dans un climat de confiance mutuelle, permettre à ces Etats de déjouer le plan des terroristes et d'autres personnes mal intentionnées. Une telle coopération pourrait bien fonctionner si elle est entretenue et encadrée par l'Organisation de l'Unité Africaine qui est la plus grande institution étatique en Afrique (OUA) ou par La Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC).

Les gouvernements des pays de la COA peuvent aussi coopérer avec les Etats ou les institutions européennes pour acquérir leur expérience. Car, plusieurs Etats de l'Europe tels que la France, la Grande-Bretagne, la Norvège, la Suède, l'Allemagne et bien d'autres font partie des grandes nations maritimes du monde qui disposent d'une grande expérience en matière de sûreté et des moyens technologiques pouvant aider les pays de l'Afrique Occidentale à lutter et à prévenir des actes illicites que pourraient subir leurs installations portuaires. Cette coopération pourrait permettre aussi aux pays de la COA de ne pas trop subir

les mesures imposées par l'OMI, car, ces Etats ont d'autres préoccupations qu'ils pourraient placer en avant et subir ainsi, des mesures de l'OMI. C'est dans le même ordre d'idée que R. Rezenthel affirme que « *les mesures envisagées ne prennent pas en compte la situation économique des Etats, tous sont soumis aux mêmes obligations dans le contexte du droit international. Or, en raison de la nécessité de recourir à des moyens technologiques hautement performants et à un personnel très spécialisé, la protection de la sûreté maritime n'intervient pas dans des conditions équitables pour tous les Etats* »⁶¹. Ainsi, une coopération s'impose entre les Etats de la COA et l'Union Européenne qui est le partenaire commercial privilégié de cette région. A ce propos, R. Rezenthel affirme que les Etats de la COA « *peuvent demander à l'Union européenne et à ses Etats de mettre en œuvre les mesures de coopération notamment dans le domaine des transports dont le principe est prévu par l'Accord de Cotonou du 23 juin 2000* »⁶².

Le couronnement de cette coopération internationale doit être la mise en pratique de toutes les résolutions prises par l'OMI, notamment la mise en œuvre du Code ISPS et des amendements sur les mesures spéciales visant le renforcement de la sûreté maritime à l'annexe de la convention SOLAS de 1974. Car, le respect strict de ces mesures est une preuve de coopération et d'engagement sans faille pour la lutte contre tous les actes illicites qui menaceraient le transport maritime international.

A l'échelle nationale, la coopération pour une sûreté portuaire efficace doit être de mise entre toutes les entités concernées par le transport maritime international. En effet, les gouvernements de chaque pays de la Cote Atlantique Africaine devraient mettre en place une commission interministérielle ou toutes autres institutions pour traiter des mesures à prendre pour mettre en oeuvre le Code ISPS. Ce fut le cas dans certains pays développés comme la France. En France, pour la mise en œuvre du Code ISPS, le Gouvernement avait créé une commission interministérielle, celle-ci était composée des membres suivants :

- Un représentant des ports maritimes.
- Un représentant du Ministère de la Défense ;
- Un représentant du Ministère de l'Intérieur ;

⁶¹ Rézenthel (R.), 2006, La sûreté maritime dans les pays en voie de développement, in revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n°4, pp. 43-44

⁶² Idem, pp. 47-48

- Un représentant du Ministère de l'Economie et des Finances (Directeur Général des douanes et des droits indirects).

Cette commission avait permis au Gouvernement français de mettre en œuvre dans un délai très court les mesures du Code ISPS. Cet exemple est à suivre et à mettre en pratique dans l'intérêt général de tous les participants au commerce maritime international.

Par ailleurs pour une mise en œuvre exemplaire du Code ISPS sur la COA, une coopération permanente dite efficace doit régner entre l'institution gouvernementale désignée pour piloter ce processus et les acteurs travaillant dans le domaine portuaire, c'est-à-dire les armateurs, les entreprises exploitant le complexe portuaire, les dockers et les ouvriers. Et une évaluation et matérialisation des risques en cours par l'espace portuaire.

II – 1 – 2 : Une évaluation et une matérialisation du risque est nécessaire dans les ports de la Côte Ouest Africaine

L'évaluation et la matérialisation du risque sont fondamentales pour la sûreté du transport maritime international. En effet, la COA n'échappe pas à certains risques qui guettent la navigation maritime internationale. Car, elle fait partie de la chaîne du transport maritime international qui dispose d'environ 4.500 navires qui desservent environ 800 ports commerciaux dans le monde. Le secteur maritime apparaît ainsi comme un réseau économique complexe dans lequel sont imbriquées de nombreuses parties. Ainsi, l'identification des maillons faibles de ce système de transport est obligatoire même si cela ne semble pas du tout aisé.

En effet, la chaîne du transport maritime est un réseau complètement perméable dans lequel de nombreux paramètres peuvent poser des problèmes. Dans le cadre de notre étude, nous examinerons la vulnérabilité que peuvent présenter la cargaison, les voies maritimes dangereuses et les matelots. En ce qui concerne la cargaison, la conteneurisation qui vit le jour au cours des années 50 est le moyen de conditionnement de marchandises le plus usité, car,

son invention a révolutionné le transport maritime international et contribue aujourd'hui à son incontestable succès. Dans la même veine, M. M Damien affirme « *qu'en 2003, le trafic conteneurisé atteint 303,1 Millions de EVP passant ainsi pour la première fois de l'histoire la barre de 300 millions d'EVP. Deux ans plus tard, en 2005, avec un trafic de 399 Millions d'EVP, il frise la barre de 400 Millions d'EVP. En 2006, si l'on tient compte des flux de conteneurs vides et des flux de conteneurs locaux, il serait de 369 Millions d'EVP. Si l'on ajoute à ces trafics le transbordement, le volume final de conteneurs s'élèverait alors à 452 Millions d'EVP. A l'échelle mondiale, 800 ports sont impliqués dans les flux conteneurisés internationaux. Ces ports proposent environ 2400 postes d'amarrage pour les porte-conteneurs le long de près de 605 km de quai* »⁶³.

Le succès de la conteneurisation n'occulte pas sa vulnérabilité, car sa masse métallique hermétiquement fermée suscite la convoitise des terroristes désireux de se faire entendre par des attentats à la bombe. Les conteneurs apparaissent désormais comme un moyen idéal pour dissimuler les armes et des individus. Ainsi, les Gouvernements de la Côte Atlantique Africaine doivent mettre en œuvre des mesures visant à pallier ces actes de malveillance. D'ailleurs, d'après une anecdote du rapport de la sûreté dans les transports maritimes établi par l'OCDE, les autorités de Gioia Tauro en Italie avaient découvert un conteneur dans lequel vivait un clandestin : Ce conteneur était aménagé d'un lit, d'un chauffage, de toilette, d'eau, d'un téléphone cellulaire, d'un téléphone satellite, et d'un ordinateur portable. Cet individu était en outre porteur d'une accréditation donnant accès au tarmac des aéroports de New York, Newark, Los Angeles et O'Hare. Cette affaire n'a pas eu de suite, cependant, elle laisse présager de l'effective perméabilité du transport par conteneurisation.

En outre, le transport par conteneurisation a favorisé l'infiltration et l'installation des réseaux de drogue sur le continent africain. En effet, les ports de la COA sont depuis plusieurs années une plaque tournante des drogues provenant de l'Amérique du Sud et des Caraïbes à destination de l'Europe, plus précisément de Marseille, Madrid, Naples, Bordeaux et bien d'autres villes. Cette pratique destinée à déstabiliser l'économie mondiale pourrait transiter ailleurs qu'en Afrique Occidentale si, et seulement si, les Gouvernements de ces pays

⁶³ Damien (M.M.), 2008, Conteneurisation et dynamisme portuaires in *Les transports maritimes dans la mondialisation*, l'Harmattan, Paris, p. 105

mettaient en place des mesures drastiques pour contrôler et réprimander sans demi-mesure les individus qui entretiennent ces réseaux sur leur territoire.

De même, les Gouvernements de la Côte Atlantique Africaine doivent mettre un accent particulier sur le trafic d'armes qui circulent dans leurs pays, car la quasi-totalité des armes qui servent aujourd'hui à la déstabilisation de l'Afrique est acheminé dans les conteneurs. A ce sujet, les exemples sont légion, en effet, les armes qui ont servi à la déstabilisation de la République Démocratique du Congo (RDC) ont transité dans les conteneurs par le port de Luanda en Angola pour le Sud Ouest de la RDC. Celles qui ont contribué à déclencher la guerre civile en Côte-d'Ivoire ont transité probablement par le Libéria (ce pays subissait aussi à cette époque une guerre civile) avec l'appui de l'ex-président dictateur Charles Taylor.

Malgré sa vulnérabilité manifeste, la conteneurisation reste jusqu'à preuve du contraire le meilleur moyen de conditionnement et de transport de marchandises. En effet, les autorités portuaires de la COA doivent simplement accroître leur rigueur et leur fermeté dans la mise en application du Code ISPS. Cette position doit être aussi renforcée sur le transport en vrac des marchandises.

Le transport de marchandises en vrac présente aussi des risques de vulnérabilité non négligeable sur la COA. En effet, la quasi-totalité des ports de cette région cohabitent avec des sociétés de raffinage des produits pétroliers, c'est le cas du port d'Owendo de Libreville, de Douala au Cameroun, de Pointe-Noire au Congo et de bien d'autres ports. Cette cohabitation suscite certaines frayeurs, car si un acte terroriste était perpétré contre ces installations pétrolières, c'est tout le domaine portuaire qui s'embraserait. Pour éviter qu'une telle situation ne se produise, les Gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale doivent mettre en application le Code ISPS et d'autres mesures de la convention SOLAS de 1974 se rapportant au traitement des matières dangereuses dans le complexe portuaire.

Certaines matières d'usage quotidien présentent de grands dangers pendant leurs transport en vrac ; c'est le cas des engrais (à base du nitrate d'ammonium) utilisés par les agriculteurs. En effet, tous les petits chimistes et les apprentis terroristes utilisent cette substance comme matière première idéale pour la confection d'une bombe. Le nitrate d'ammonium fait partie des engrais dits azotés, en y ajoutant des hydrocarbures, on obtient un

puissant explosif capable de commettre des morts d'hommes et des dégâts matériels importants. D'ailleurs, c'est ce procédé qui fut utilisé lors des attentats de Kutah beach à Bali, des Ambassades de Nairobi et de Mombassa au Kenya, également lors de l'attentat d'Oklahoma City d'avril 1995 comploté par le terroriste Timothée Mc Veigh.

Suite à ces pratiques criminelles, les ports européens ont déclaré « *persona non grata* » le nitrate d'ammonium en interdisant son importation. Car, les navires transportant de tels produits représentent des cibles de choix pour les terroristes. Ainsi, les Gouvernements de la COA doivent prendre des mesures similaires, dans la mesure où aucune région du globe n'est à l'abri du terrorisme.

Par ailleurs, la COA fait l'objet de plusieurs exploitations pétrolières en eau profonde. Cette activité rend les ports de cette région vulnérables à des rejets des produits pétroliers issus du forage des puits pétroliers. L'environnement marin de cette région ne serait pas en reste si une erreur humaine ou l'abordage d'un navire pétrolier provoquait des fuites du pétrole. Nous y reviendrons plus en détail dans la deuxième partie de ce travail. Les malfrats sans scrupule peuvent aussi se servir des voies maritimes de la COA pour commettre leurs actes ignobles.

Les voies maritimes internationales souffrent depuis plusieurs décennies de la piraterie. Cette pratique attire désormais les terroristes qui, après avoir tué sans scrupule les membres d'équipage et le capitaine du navire, vendent les produits à bord afin de financer leurs attentats. Même si ces actes de barbarie se déroulent généralement en Asie du Sud-est, les Gouvernements des pays de la COA doivent prendre les mesures qui s'imposent afin de sécuriser la navigation maritime sur leurs côtes. Pour ce faire, ils doivent mettre sur pied de jour comme de nuit plusieurs patrouilles des navettes de la Marine Marchande pour traquer des individus mal intentionnés qui pourraient attaquer les navires au large des côtes ou les installations portuaires comme. Nous reviendrons plus en détail sur la piraterie dans la seconde partie de ce travail.

Le facteur humain peut engendrer aussi des risques sur le transport maritime international. En effet, si la majorité des 1.227.000 officiers et matelots recensés par l'OIT et l'OMI sont des personnes honorables, la probabilité que certains d'entre eux succombent un jour (si ce n'est pas déjà le cas) aux trafics maritimes illicites beaucoup plus lucratifs reste entière. Car, grâce à leurs visas de gens de mer, ces individus ont la possibilité d'entrer dans tous les ports du monde. En effet, de nombreux rapports de mer relatant des attaques d'individus malveillants font souvent état de complicité à bord des navires. Ainsi, pour pallier à ce phénomène l'OMI et l'OIT ont mis en place un calendrier très court pour « *le recensement et la création d'une carte d'identité des gens de mer* »⁶⁴. Les pays de la COA sont vivement concernés par ce phénomène, car les matelots qui travaillent sur les navires de ces pays sont généralement formés sur le tas et bénéficient pour la plupart d'un salaire misérable qui ne leur permet pas de bien vivre au quotidien, ainsi, ils sont souvent mêlés dans des trafics qui n'honorent pas leur profession. La solution à ce problème serait d'abord d'éviter de recruter les gens au passé douteux, ensuite de les former et enfin leur donner un salaire conséquent pour qu'ils vivent honnêtement de leur métier. Nous y reviendrons.

Pour lutter contre ce phénomène, les Etats-Unis avaient demandé à leur voisin canadien (dont les frontières étaient traditionnellement souples) de faire des efforts concernant le contrôle aux frontières aéroportuaires et portuaires. A l'issue de cette demande, le sénat canadien avait mis en place une commission d'enquête qui était arrivée entre autres à la constatation suivante : « *D'après le rapport de cette commission, 39% du personnel de certains ports auraient un passé suspect. Ce rapport avait également constaté que les mafias russes et asiatiques étaient bien implantées dans les ports canadiens* »⁶⁵. Cet exemple vient conforter notre conviction sur la vulnérabilité des complexes portuaires. En effet, c'est une preuve supplémentaire que la sûreté des installations portuaires n'est pas une chose facile. Cependant, les Gouvernements de la COA ne doivent pas se laisser décourager par des difficultés auxquelles ils pourraient être confrontés, car l'exemple précédent prouve que même les grandes nations maritimes présentent des faiblesses en matière de sûreté portuaire.

II- 1 – 3 : La désignation d'organismes de sûreté est un choix judicieux à faire pour les Gouvernements des pays de la Côte Ouest Africaine

⁶⁴ Résolution VIII de la Conférence adoptée le 12 décembre 2002, dont les travaux en cours portent sur les « les pièces d'identité des gens de mer et travaux relatifs aux aspects plus généraux de la sûreté portuaire »

⁶⁵ Journal de la marine marchande du 24 avril 2003

Les gouvernements contractants de l'OMI ne possédaient pas (sauf exception) les compétences concernant la certification des installations portuaires ou des navires. Fort de ce constat d'incompétence, l'OMI avait pallié aux carences des Etats en leur faisant deux propositions : La première leur donne la possibilité de créer des Organismes spécialisés en matière de sûreté et la seconde proposition stipulait qu'ils pouvaient confier cette tâche à des sociétés de classification reconnues telles que l'American Bureau of Shipping, le Norsk Veritas, le Germanischer Lloyd, Bureau Veritas, le Lloyd Register et bien d'autres qui sont regroupés au sein de l'IACS⁶⁶. A ce propos, B. Anne affirme que « *le fait qu'une société privée ait reçu, de plus de 125 Etats, comme c'est le cas pour le Bureau Veritas, une mission de service public est révélateur de la confiance que lui accordent les autorités publiques* »⁶⁷.

Dans le cas où un Gouvernement faisait le choix de créer un Organisme de sûreté, celui-ci doit être doté des autorités compétentes chargées de mettre en œuvre les dispositions du Code ISPS. En effet, cet Organisme peut donner un avis ou fournir une assistance aux compagnies et aux installations portuaires. En revanche, ne pouvant être à la fois juge et partie, il ne peut pas approuver l'évaluation de son propre plan de sûreté. Ainsi, son travail doit être évalué par une société de classification de renommée mondiale.

Ainsi, plusieurs Gouvernements contractants de l'OMI ont délégué l'évaluation de leurs installations portuaires et de leurs navires à des sociétés de classification en application de la règle XI-2/1.16 de la Convention SOLAS qui stipule qu'un organisme de sûreté reconnu est habilité à mener une activité d'évaluation, de vérification, d'approbation ou de certification du fait de ses compétences en matière de sûreté et de ses connaissances des opérations des navires et des ports. Il peut être un organisme reconnu au sens de la Règle I/6 de cette convention et notamment une société de classification (Règle 4.6 de la partie B du Code ISPS) ou l'exploitant d'un port, d'une exploitation portuaire ou d'un port autonome (Règle 4.7 de la partie B du Code ISPS).

⁶⁶ International Association of Classification Society. Cette association qui regroupe les dix plus grands organismes de classification dans le monde a mis en place en 1992 un Schéma de Certification du Système d'Assurance Qualité (QSCS) permettant d'auditer la qualité des diverses prestations fournies par ses membres. Il fonctionne sous la direction d'un secrétaire mandaté par l'IACS. Un comité consultatif réunissant des représentants de l'OMI et de l'industrie maritime donne chaque année un avis impartial sur le bon fonctionnement du Système.

⁶⁷ Anne (B.), Septembre-Octobre 2000, Sociétés de Classification et Sécurité Maritime, in le Transport, n°403, p. 360

En effet, les Gouvernements des pays de la COA peuvent engager un organisme de sûreté reconnu pour « *effectuer les évaluations de la sûreté de l'installation portuaire, approuver les plans de sûreté de navire ou les amendements à ces plans, vérifier et certifier que les navires satisfont aux prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS* »⁶⁸. Cette règle est à l'avantage des pays en voie de développement, en particulier les pays de la COA, car ceux-ci ne disposent généralement pas de fonctionnaires hautement qualifiés pour accomplir les opérations d'inspection et d'évaluation imposées par l'OMI. Ainsi, la désignation d'un organisme de sûreté pour l'évaluation de la sûreté de leurs installations portuaires ou de leurs navires apparaît comme le meilleur des choix possible, dans la mesure où une inspection faite par un organisme privé reconnu par l'OMI renforce à n'en point douter la crédibilité de l'évaluation de la sûreté de leurs installations portuaires. A titre d'illustration, le Gabon qui est un pays maritime doté de 800 km de côte et indépendant depuis le 17 août 1960, vient de recevoir ses deux premiers inspecteurs à la sécurité de la navigation maritime sortis de l'Unité de Formation à la Sécurité Maritime de l'Ecole de la Marine Marchande de Nantes en avril 2006. Cet exemple prouve la carence des fonctionnaires hautement qualifiés dans le domaine de la sécurité et de la sûreté du transport maritime dont souffrent certains Etats de la Côte Atlantique Africaine.

De même, compte tenu du manque de sérieux, du laxisme caractérisé par la corruption et le copinage dont font souvent preuve la majorité des administrations des pays de la COA, la désignation d'un organisme de sûreté issu des pays développés à économie de marché, comme la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et bien d'autres apparaît comme une obligation pour certains pays de l'Afrique Occidentale. En effet, une évaluation de la sûreté des installations portuaires et des navires d'un pays comme le Nigeria, provenant d'une administration quelconque de ce pays susciterait quelques doutes dans la mesure où ce pays fut classé à 2 reprises pendant les années 90 comme le pays le plus corrompu du monde par « Amnesty International »⁶⁹.

Par ailleurs, la règle 4.5 de la partie B du Code ISPS stipule que quand un Gouvernement délègue les tâches spécifiques à un RSO⁷⁰, il doit veiller à ce que celui-ci ait les compétences nécessaires pour accomplir ces tâches. Ainsi, le RSO doit démontrer qu'il connaît les prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du présent Code et les règles de

⁶⁸ Règle 4.3 de la partie B du Code ISPS

⁶⁹ Organisme de l'ONU chargé de la lutte contre la corruption et le blanchiment « d'argent sale »

⁷⁰ Recognised Security Organisation

sûreté nationales et internationales, les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes. Il doit aussi prouver sa connaissance en matière de détection et d'identification des armes, des substances et engins dangereux, de même pour les caractéristiques et le comportement des personnes pouvant représenter un risque en matière de sûreté, où encore qu'il connaît les techniques pour contourner les mesures de sûreté et les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs failles. En effet, cette règle confirme la souveraineté totale des Etats sur la sûreté de leurs installations portuaires ou de leurs navires. Ainsi, les Gouvernements des pays de la COA restent les seuls garants de la sûreté de leurs ports et de leurs navires, même s'ils délèguent les opérations d'évaluation de ces infrastructures à des organismes privés reconnus. Par conséquent, ils doivent avoir recours et faire confiance aux grands organismes de sûreté mondialement reconnus pour l'évaluation de la sûreté de leurs installations portuaires et de leurs navires participant au commerce maritime international.

Il est important de souligner que le présent Code interdit la délégation de certaines tâches aux organismes de sûreté, car celles-ci sont du ressort strict des Gouvernements contractants de l'OMI. Ces tâches sont les suivantes :

- « Etablir le niveau de sûreté applicable ;
- Approuver une évaluation de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à une évaluation approuvée ;
- Identifier les installations portuaires qui seront appelées à désigner un agent de sûreté de l'installation portuaire ;
- Approuver un plan de sûreté d'une installation portuaire et tout amendement ultérieur à un plan approuver ;
- Exercer des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application de la règle XI-2/9 ; et
- Etablir les prescriptions applicables à une déclaration de sûreté »⁷¹.

⁷¹ Règle 4.3 de la partie A du Code ISPS

Les pays de la COA ont ainsi le dernier mot sur la sûreté de leurs ports car ils disposent d'un plein droit de contrôle sur ces infrastructures vitales pour leurs économies respectives. De même, ils ont le plein droit de contrôler les navires qui entrent dans leurs ports et ceux navigants sous leurs pavillons. En effet, le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon sont des aspects du « concept sécurité ». Cependant, nous estimons que nous ne pouvons pas aborder la responsabilité des gouvernements de la COA sur la sûreté sans évoquer ces aspects. Car, il existe une certaine perméabilité entre les concepts de « sécurité » et de « sûreté ». Ainsi, dans les paragraphes suivants, nous allons analyser le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon sur la COA.

II – 1 – 4 : Le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon : Une règle existante sur la C O A qui mérite cependant une application plus rigoureuse

L'Etat du port et du pavillon a le droit de contrôler les navires et de délivrer des certificats de navigabilité. Car, tous les navires participant au commerce maritime international soumis au chapitre XI-2 du Code ISPS doivent faire l'objet d'un audit de vérification et de la délivrance des certificats attestant que le navire répond bien aux prescriptions en matière de sûreté. En effet, pour que cette vérification soit faite dans des bonnes conditions, les Etats doivent mettre en œuvre des conditions optimales de travail afin d'éviter des fausses notes qui pourraient coûter cher à la vie humaine en mer et à l'environnement. A ce propos, C. Serradji affirme que « *l'application par les Etats des conventions internationales qui s'appliquent aux navires nécessite des outils légaux, juridiques et réglementaires, mis en œuvre par une administration active et efficace capable d'en faire assurer la stricte application* »⁷².

Ainsi, il est judicieux que la mise en application de ces mesures internationales se fasse de manière collégiale, dans la mesure où le contrôle des navires par l'Etat d'un port ne peut être mené isolément par un Etat, sous peine de voir les navires désertir ses ports au profit de ses voisins (C. Serradji, 2000). C'est cette idée de mener une action coordonnée dans ce domaine qui a donné naissance au Mémoire de Paris en 1982, qui regroupe en son sein les 19 pays suivant : L'Allemagne, la Belgique, le Canada, la Croatie, le Danemark,

⁷² Serradji (C.), Septembre-Octobre 2000, Le Rôle des Etats, in Transports, n°403, p. 343

l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, le Royaume-Uni, la Russie, la Suède et l'Islande. P. Boisson abonde dans le même sens en affirmant que « *le Mémoire de Paris organise une collaboration régionale en vue de renforcer la sécurité maritime, de protéger l'environnement et d'améliorer les conditions de vie à bord des navires. A cette fin, il instaure un contrôle harmonisé des navires étrangers dans les ports en évitant tout détournement de trafic et toute distorsion de concurrence* »⁷³. C'est dans le même ordre d'idée que le Mémoire d'Abuja fut adopté. Il regroupe tous les pays de la COA participant au commerce maritime international. Cependant, ce Mémoire est fragilisé par sa faible ratification, car plusieurs Etats tels que le Gabon, le Cameroun, le Congo et bien d'autres ne l'ont pas encore ratifié.

II – 1 – 4 – 1 : Le contrôle par l'Etat du pavillon : Une règle appliquée sur la COA sans fermeté

En effet, les Etats de la COA mettent en application les mesures de contrôle par l'Etat du pavillon du Code ISPS qui stipule qu'un navire doit être soumis dans un premier temps à une visite initiale avant sa mise en service (ou à la première délivrance du certificat). Cette visite consiste à vérifier que le système de sûreté et tous les éléments de sûreté (alarme, éclairage, etc....) sont conformes aux exigences du chapitre XI-2 du présent Code et sont adaptés aux services que doit le navire. Une vérification de renouvellement à un intervalle qui n'excède pas 5 ans est également réalisée.

Ainsi, à l'issue de cette visite initiale ou de renouvellement, les Etats de la COA délivrent un certificat international aux navires battant leurs pavillons, ce certificat atteste que le navire se trouve en conformité avec les exigences du chapitre XI-2 du présent Code. Celui-ci peut être aussi délivré par un organisme de sûreté reconnu désigné par l'un de ces Etats. En effet, dans le souci d'éviter toute mauvaise surprise pouvant mettre en danger la vie humaine en mer et l'environnement, ces Etats appliquent également la mesure du présent Code qui exige qu'une vérification intermédiaire soit faite par l'administration du pavillon, a priori entre le deuxième et le troisième anniversaire du certificat. Elle doit comprendre une

⁷³ Boisson (P.), Op. Cit. p. 562

inspection du système de sûreté mis en place et effectivement appliqué à bord et du matériel de sûreté connexe au navire⁷⁴.

En revanche, l'application des mesures du Code ISPS concernant la délivrance et la vérification des certificats de navigabilité par l'Etat du pavillon sur la COA laisse quelques doutes. Car, la crédibilité de cette région en la matière est mise en doute dans la mesure où l'un des ses pays, en l'occurrence le Libéria qui occupait d'après l'Institut d'Economie Maritime de Breme le 2^e rang mondial des flottes de commerce en 2002 et 2003 avec 1.446 navires pour 49.217.000 TJB (Tonneaux Jauge Brute), fait partie des pavillons de complaisance qui, d'après P. Boisson, sont souvent associés « à des catastrophes maritimes de grandes ampleur : le *Torrey Canyon* en 1967, l'*Ocean Eagle* en 1968, l'*Argo Merchant* en 1976, l'*Amoco Cadiz* en 1978, l'*Exxon Valdez* en 1989, le *Scandinavian Star* en 1990, le *Braer* en 1993, et le *Sea Empress* en 1996 »⁷⁵. En effet, le Libéria qui sort d'une longue guerre civile est un Etat prisé depuis plusieurs années par les armateurs, d'origine américaine pour la plupart qui redoutent la rigueur exercée par les pays développés en matière de contrôle et de délivrance des certificats de navigabilité. Ainsi, ils se rabattent dans les pays où les règles internationales ne sont pas appliquées avec fermeté. Dans la même veine, C. Serradji affirme que « les armateurs qui cherchent à échapper aux règles internationales s'immatriculent dans des Etats peu exigeants en matière de sécurité, dits Etats de libre immatriculation ou de complaisance. Ces Etats ne possèdent pas une administration capable d'exercer le contrôle des navires. Ce laxisme a pour conséquence le fait que certains navires prennent la mer dans un état lamentable, au mépris des règles les plus élémentaires de la sécurité pour les hommes et l'environnement »⁷⁶.

Face à ce constat déplorable qui n'honore pas les pavillons des pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA, les Gouvernements des pays de cette région doivent prendre les dispositions qui s'imposent en faveur d'une application plus rigoureuse des exigences du Code ISPS en matière de délivrance des certificats de navigabilité aux navires battant leurs pavillons.

⁷⁴ Règle 19 de la partie A du Code ISPS

⁷⁵ Boisson (P.), Op. Cit. p. 520

⁷⁶ Serradji (C.), Op. Cit. p. 344

II – 1 – 4 – 2 : Le contrôle par l'Etat du port : Une application insuffisante sur la COA

En ce qui concerne le contrôle par l'Etat du port, les autorités portuaires de la COA appliquent des mesures du Code ISPS qui stipulent que les inspecteurs doivent demander à tous les navires qui entrent dans les ports, le certificat international de sûreté. En cas de défaut de présentation de ce document, l'inspecteur peut pousser son intervention jusqu'à l'expulsion du navire. Celles-ci appliquent également les mesures qui leur permettent d'intervenir sur un navire qui ne se trouve pas au port, c'est-à-dire sur un navire qui a seulement l'intention d'entrer dans le port. Elles exigent aussi des renseignements sur le niveau de sûreté auquel le navire est exploité, sur le fait que le navire a un certificat valable et sur l'identité de l'autorité l'ayant délivré, et exigent qu'il leur soit fourni un historique des dix dernières escales du navire⁷⁷.

En effet, dans le souci de la protection de leurs installations portuaires et de leurs environnements marins, les autorités portuaires de la COA appliquent aussi des mesures de sûreté mises en place dans leurs sous-régions respectives. Ces mesures sont en phase avec les exigences imposées par le Code ISPS. C'est le cas de la sous-région de l'Afrique Centrale dont les Etats membres de la CEMAC⁷⁸ mettent en œuvre les mesures du Code Communautaire de la Marine Marchande. Celui-ci fut adopté le 03 août 2001, sur proposition des Ministres des Etats de l'Afrique Centrale chargés des transports. Son article 2 stipule que ce code abroge les dispositions antérieures contraires.

En effet, le code communautaire de la marine marchande stipule que chaque Etat membre doit assurer la sécurité de ses côtes, de ses infrastructures portuaires et veiller au bon

⁷⁷ Règle XI-2/9.2 de la partie B du Code ISPS : Les renseignements sur le niveau de sûreté et les mesures spéciales ou additionnelles prises par le navire dans un port précédent quelconque ou il s'est livré à un interface navire/port pendant la période. Voir la sous-section 2.3 qui traite du dossier de renseignements sur les dix dernières escales

⁷⁸ La Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Elle rassemble les Etats suivants : Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée Equatoriale, Tchad. Parmi ces pays, deux ne disposent pas de littoral (le Tchad et la Centrafrique). Ce handicap n'empêche pas ces Etats de disposer d'une flotte.

fonctionnement de la manutention dans l'intérêt général du bon déroulement du transport maritime international. A cet effet, l'article 7 de son chapitre 5 stipule que chaque Etat membre a pour missions :

- *«De réglementer la circulation en mer en fonction des conditions nautiques locales et des nécessités du trafic maritime, notamment aux approches des ports»⁷⁹.*

- *«De faire assurer le respect des règles nationales et internationales visant à la sécurité des navires et de la navigation, et à la prévention de la pollution par les navires»⁸⁰.*

Le Code communautaire de la marine marchande donne aux Etats membres un vaste champ d'application qui leur permet de bien mettre en œuvre leur rôle de contrôle de l'Etat du port selon les exigences du Code ISPS. Car son article 1 stipule que : *«les dispositions du présent code sont applicables à tous les navires immatriculés dans le territoire de la CEMAC, aux équipages et aux passagers qui sont embarqués ainsi qu'à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, qui bien que non présentes à bord, auraient commis une infraction aux dispositions du présent Code ou de ses textes d'application. Et aux équipages, passagers et navires étrangers se trouvant dans les eaux sous juridiction d'un Etat membre de CEMAC, conformément aux accords de réciprocité passés entre un Etat membre de la CEMAC et un Etat tiers en application des conventions internationales en vigueur »⁸¹.*

Ainsi, plusieurs documents administratifs du navire sont examinés par les autorités compétentes des ports de la CEMAC. Ceux-ci sont généralement représentés par le capitaine du port. En effet, la capitainerie du port joue un rôle fondamental dans le processus d'arrivée et de départ des navires. A cet effet, les capitaines des navires désireux d'entrer dans l'un des ports de la CEMAC doivent prendre contact avec les autorités portuaires plusieurs heures avant leur arrivée afin que ceux-ci s'organisent pour leur réserver une place à quai. Cette mesure que nous pouvons qualifier de préventive permet non seulement de mettre en pratique le Code ISPS qui exige un échange entre le navire et l'installation portuaire avant son arrivée au port afin de corroborer le niveau de sûreté des deux entités, mais aussi de gagner du temps et d'éviter des longues files d'attente aux navires dans la mesure où le gain de temps est primordial en transport maritime. A ce sujet, le Code Communautaire de la marine marchande stipule dans son article 8 que : *«Tout navire devant toucher un port d'un Etat membre doit*

⁷⁹ Code CEMAC de la marine marchande, p. 19

⁸⁰ Idem, p. 20

⁸¹ Idem, p. 7

adresser à la capitainerie de ce port, au moins 72 heures avant son heure prévue d'arrivée, soit par l'intermédiaire de son consignataire, soit par tout autre moyen, un message.... »⁸².

Les renseignements suivants doivent être portés à la connaissance de la capitainerie du port par les autorités du navire désirant une place à quai :

- Le nom du navire ;
- Le nom de l'armateur ;
- Le pavillon ;
- La date et l'heure d'arrivée au port ;
- Les caractéristiques techniques du navire : longueur hors tout, tirant d'eau, jauge brute et nette ;
- Le genre de navigation pratiquée ;
- La provenance (dernier port mouillé) ;
- L'année de construction du navire ;
- Les titres de sécurité détenus avec leur date de péremption ;
- La nature de tonnage de la cargaison, en spécifiant le fret à décharger dans le port ;
- Le cas échéant, la nature, le tonnage et la localisation des matières dangereuses détenues à bord ;
- S'il s'agit d'un navire à passagers, le nombre de passagers en transit ou devant débarquer⁸³.

Dès que la capitainerie du port est en possession de toutes ces informations, elle organise et programme l'arrivée du navire. Cependant, celle-ci ne peut être effective que si le capitaine du navire confirme son arrivée 6 heures avant l'heure prévue, en demandant aussi par la même occasion son entrée au port (Article 9 du Code CEMAC de la Marine Marchande).

Le présent Code signale également dans son article 10 que «...*Les navires entrant dans un port d'un Etat membre ou sortant, sont astreints à la présentation des documents retenus par la convention de Londres du 9 avril 1965, visant à faciliter le trafic maritime international*»⁸⁴. Ces documents sont les suivants :

⁸² Idem, p. 20

⁸³ Idem, p. 20

⁸⁴ Idem, p. 26

- Le nom et déclaration du navire ;
- La nationalité du navire ;
- L'immatriculation ;
- La jauge brute et nette ;
- Le nom du capitaine ;
- Le nom et l'adresse de l'agent du navire ;
- Description sommaire de la cargaison ;
- Le nombre des membres de l'équipage ;
- Le nombre des passagers ;
- Renseignements sommaires relatifs au voyage ;
- La date et l'heure d'arrivée ou date de départ ;
- Emplacement du navire dans le port.

La cargaison doit faire aussi l'objet de déclaration et de contrôle strict. Elle doit respecter la procédure suivante :

* A l'arrivée de la cargaison au port, les informations suivantes doivent être fournies :

- Le port de provenance ;
- Les numéros des connaissements ;
- Les marques et numéros, nombre et nature des colis ;
- Les ports auxquels les marchandises restant à bord doivent être débarquées ;
- Le premier port d'embarquement des marchandises sous connaissement direct.

* Au départ du navire au port, les indications suivantes doivent être fournies à la capitainerie :

- Le port de destination ;
- Les marques et numéros, nombre et nature des colis chargés au port en question ;
- Les numéros et les connaissements des colis.

Ces informations concourent non seulement à organiser l'entrée et la sortie des navires au port, mais surtout à la sûreté portuaire, car la sûreté des installations portuaires passe par un contrôle strict des navires, des passagers, de la cargaison et des membres d'équipage comme l'exige le Code ISPS. D'ailleurs, le Code communautaire de la marine

marchande exige le contrôle du profil des marins engagés dans le navire. Ainsi, chaque marin doit disposer d'un dossier comportant les informations suivantes :

- Nom et prénom ;
- Nationalité ;
- Grade ou fonction à bord ;
- La date et le lieu de naissance ;
- La nature et le numéro de la pièce d'identité (ou du lieu professionnel maritime) ;
- Port et date d'arrivée ;
- Port de provenance.

A cette liste d'équipage, il doit être joint une liste des passagers à bord du navire, et les renseignements les concernant tout en faisant abstraction des indications concernant leurs professions. Car, la sécurité des personnes dans les navires n'est pas un souci acquis. J. Marcadon affirmait dans ce sens que *«la sécurité des personnes dans le cas des transports de passagers est évidemment un souci fondamental, les récentes catastrophes sont là pour montrer l'insuffisance des conditions sécuritaires»*⁸⁵.

Par ailleurs, le Code communautaire de la marine marchande indique en son article 7 qu'un certificat de jaugeage doit être délivré systématiquement par les autorités compétentes de la marine marchande des Etats membres qui sont habilitées à jaugeer leurs navires. Cet examen nécessite le paiement d'une taxe dont le montant dépend des autorités portuaires du pays qui jauge le navire.

En outre, les armateurs exploitant les ports de le CEMAC sont contraints selon l'article 32 du Code communautaire de la marine marchande, à présenter aux responsables portuaires les titres de navigation maritime. En effet, cet article stipule que *«les navires pratiquant la navigation maritime de commerce, (...) sont astreints à la possession d'un titre de navigation maritime délivré par l'administration de la marine marchande»*⁸⁶. Ainsi, selon l'article 33 du présent Code, les titres de navigation suivants sont exigés :

- Le permis de naviguer ;

⁸⁵ Marcadon, (J.), Op. Cit. p. 113

⁸⁶ Idem, p. 42

- La carte de circulation ;
- Le rôle de l'équipage.

Cette liste n'est pas exhaustive, car elle peut subir des modifications à tout moment. En effet, son contenu dépend de la rigueur des autorités portuaires de chaque pays membre de la CEMAC et du contexte dans lequel le contrôle intervient. Car un contrôle exercé en temps de crise n'est généralement pas le même en période dite calme qui peut laisser apparaître quelques laxismes dans l'application des règles en vigueur.

Le titre de navigation concernant le rôle de l'équipage est un document indispensable pour les autorités portuaires, dans la mesure où il doit indiquer le nombre de marins à bord du navire, leurs qualifications professionnelles, leurs conditions d'engagement (Article 35 du Code CEMAC). Et tous les lieux d'embarquement ou de débarquement des marins doivent être précisés, sans omettre les dates et le motif. Ce document doit être certifié en double exemplaire par l'armateur et doit contenir obligatoirement les mentions suivantes :

- Les caractéristiques du navire et le nom du propriétaire ;
- Le nom et l'adresse de l'armateur responsable ;
- Les noms et identité complète des membres de l'équipage, avec précision de la fonction exercée à bord du navire ;
- L'engagement formel du capitaine de se soumettre à la réglementation de chaque Etat membre.

L'examen de tous ces documents permet aux autorités portuaires de la CEMAC d'avoir un contrôle sur les navires qui fréquentent leurs ports, de maximiser la surveillance des passagers et du fret qui entrent et sortent du port. Ces documents sont aussi très importants en cas de naufrage du navire, car ils permettent à la commission d'enquête qui est généralement mise en place après une catastrophe d'avoir des premières informations sur le navire.

Les dispositions similaires de contrôle des navires existent également dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest dans le souci de la mise en œuvre du Code ISPS. En revanche,

les Gouvernements de la COA doivent, en dehors des efforts déjà réalisés, veiller à l'application stricte des règles de l'OMI, car il existe encore beaucoup de laxisme dans le contrôle des navires entrant dans les ports et ceux battant leurs pavillons.

Il importe de souligner que l'OMI n'a pas prévu d'amendes ou de sanctions aux Etats qui ne respecteraient pas le Code ISPS. Toutefois, le fait de refuser l'entrée dans un port à un navire muni d'un certificat de complaisance ou pire l'expulser est une sanction beaucoup plus grande que tout autre mesure coercitive. Car, l'Etat du pavillon va aussi subir indirectement les sanctions infligées aux navires battant son pavillon, puisqu'il sera exclu de la liste blanche établie par l'OMI sur laquelle sont répertoriés les Etats qui respectent les mesures de sûreté.

Il est judicieux de souligner aussi que l'application des mesures du présent Code ISPS sur le contrôle de l'Etat du port a entraîné quelques dérives qui pourraient gangrener la gigantesque chaîne du transport maritime international. A ce sujet, N.N. Mahamoud affirme que « *depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS des incidences ont été constatées dans certains ports concernant les renseignements de sûreté à fournir par tout navire qui a l'intention de rentrer dans un port* »⁸⁷. Car, dans certains ports d'Europe et d'Amérique du Nord, notamment dans les ports de New York, les inspecteurs vont jusqu'à demander la religion de chaque membre d'équipage et les prochaines escales. Alors que le Code ISPS ne prévoit pas ces exigences. Pire encore, l'anecdote concernant la Douane du port de Miami qui avait effectué des examens aléatoires de rayon X sur un conteneur provenant d'Israël. Cette inspection inutile avait retardé le navire puisqu'à l'intérieur du conteneur il y avait seulement deux pots de fleur. Pour remédier à ces inspections abusives, l'OMI est en train de rédiger un guide à l'intention des capitaines des ports et des compagnies de navigation concernant les renseignements à soumettre avant l'entrée d'un navire dans un port. Cependant, ces inspections abusives risquent de perdurer encore longtemps, car comme nous l'avons précédemment dit, le chemin à parcourir est parfois épineux entre l'adoption d'une règle et son application concrète.

II – 2 : L'application partielle sur la COA des mesures du Code ISPS pour les ports et leurs installations

⁸⁷ Mahamoud (N.N.), 2005, Le Code ISPS et ses incidences dans le Transport Maritime et les Ports, Mémoire de Master II en Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, p. 27

Les Gouvernements des pays contractants de l'OMI ont le devoir d'identifier et d'évaluer les installations portuaires qui participent au transport maritime international. Ceux de la COA ne dérogent pas à cette règle, car ils s'efforcent de mettre en œuvre cette règle qui fait partie du Code ISPS. Cependant, on constate que l'application de ces mesures est faite de façon partielle. Car, si l'identification des installations portuaires participant à la navigation maritime internationale est effective sur la Côte Atlantique Africaine, ce n'est pas le cas pour la sûreté de ces installations, dans la mesure où certaines d'entre elles ne bénéficient pas d'une évaluation de sûreté, d'un plan de sûreté, d'agents de sûreté compétents et de la déclaration de sûreté. Alors que l'installation portuaire qui est un emplacement déterminé par le Gouvernement ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/port, est un lieu de tous les dangers. Si la piraterie est souvent hauturière, les actes malveillants se produisent pour la plupart dans les zones de mouillage. Cela constitue une innovation, car avant l'adoption du Code ISPS, les seules mesures existantes étaient celles de la Convention de Montego Bay de 1982, sur les actes de piraterie subis par les navires en haute mer. Ainsi, les mesures du présent Code sur l'identification et la sûreté des installations portuaires méritent une application totale.

II – 2 – 1 : Une identification effective des installations portuaires sur la COA

Les installations portuaires qui participent au commerce maritime international sur la COA sont bien identifiées. En effet, les Gouvernements de la Côte Atlantique Africaine contractants de l'OMI ont mis en œuvre dès son entrée en vigueur la mesure du Code ISPS qui stipule que, dans le souci de la sûreté de la navigation maritime internationale, chaque Etat doit désigner les ou l'installation (s) portuaire (s) qui doivent participer au commerce maritime international.

II – 2 – 1 – 1 : Les installations portuaires participant au transport maritime international sont identifiées sur la COA

La liste des unités physiques et fonctionnelles ayant vocation à constituer une installation portuaire est l'une des exigences du Code ISPS (G. Arnaud, 2004). En effet,

chaque Etat contractant de l'OMI doit identifier les installations portuaires situées sur son territoire afin que soient mises en œuvre les mesures adéquates. L'identification des installations portuaires est établie à partir de l'ensemble des postes d'accostage du port, des points d'avitaillement et d'attente. Une fois effectuée, l'identification doit être déclarée à l'OMI. Cette règle qui permet non seulement à cette organisation de connaître les ports qui participent au transport maritime international, mais, surtout de jauger l'engagement et le sérieux des Etats membres dans le respect des lois de sûreté adoptées est effective sur la COA.

En effet, de la Mauritanie à l'Angola, le Golfe de Guinée renferme environ 27 installations portuaires participant au commerce maritime international (F.E. Faure, 2000). Toutes ces installations portuaires ont été identifiées par les Gouvernements respectifs des Etats qui composent ce vaste ensemble géographique. Toutefois, il peut y avoir dans un port plusieurs installations portuaires et généralement chaque installation est prise en charge par un gestionnaire, ce qui constitue une charge de travail supplémentaire. Car, dans chaque installation portuaire il existe plusieurs terminaux, c'est le cas du port de Douala qui renferme les terminaux à conteneurs, pétrolier, roulier, d'aluminium, de vracs liquides, de vracs solides, des postes de réparation. Cet ensemble apparaît confus dans la mesure où les terminaux publics et privés s'entremêlent, ainsi, pour lever l'équivoque, l'OMI a permis la mutualisation entre les installations portuaires à la condition que l'ensemble géographique et la gestion de cette mutualisation soient cohérents. Cette mutualisation permet de facto une mutualisation des ressources affectées à la sûreté des installations portuaires. C'est une aubaine pour les Etats contractants, en particulier ceux des pays en voie de développement, car au lieu de déboursier d'énormes capitaux pour attribuer à chaque installation portuaire une direction de sûreté, ils dépenseront moins en désignant un seul agent de sûreté pour toutes les installations portuaires mutualisées. Cette mesure est appliquée par l'ensemble des Gouvernements de la COA. Elle fut aussi adoptée par le Gouvernement français qui l'avait autorisée dans le cadre de la mise en place du processus de sûreté du port de Marseille (G. Arnaud, 2004).

Cependant, certains Etats contractants de l'OMI ont un peu abusé de leur pouvoir d'identification des installations portuaires en mettant en avant le principe de la mutualisation de celles-ci. C'est le cas des Etats-Unis⁸⁸ qui ont identifié et déclaré à l'OMI seulement 43 installations portuaires sur toutes leurs côtes. Car, ils ont considéré la zone portuaire de New York avec ses terminaux de tous types situés sur l'Etat de New York et du New Jersey comme

⁸⁸ Lettre de sûreté maritime de Mars 2004, voir : <http://isps.fr/la> lettre ISPS-Mars.htm

une seule installation portuaire avec un seul plan approuvé. Par contre, certains Etats comme la France et la Chine ont été plus raisonnables. En effet, la France a identifié 357 installations portuaires et la Chine, quant à elle, a identifié 600 installations portuaires. Ces exemples laissent à penser qu'il y a une différence d'interprétation dans l'identification des installations portuaires par les Etats contractants. Ainsi, une clarification de la part de l'OMI dans ce domaine serait la bienvenue, car les installations portuaires sont situées dans une zone d'interface navire/port qui est exposée au quotidien aux menaces des hommes sans scrupules.

II – 2 – 2 : La sûreté des installations portuaires est quasi-inexistante sur la COA

La sûreté des installations portuaires est l'une des préoccupations principales des autorités de l'OMI. En effet, la Règle 14.1 de la partie A du Code ISPS stipule « *qu'une installation portuaire est tenue de prendre des mesures correspondant aux niveaux de sûreté établis par le Gouvernement contractant sur son territoire duquel elle est située* ». En effet, les Gouvernements des pays de la COA doivent mettre en œuvre le processus de sûreté de leurs installations portuaires qui participent au transport maritime international. Mais, on constate que cette exigence de l'OMI sur la sûreté des installations portuaires n'est pas appliquée à la lettre par les autorités portuaires de cette région. On observe en effet encore plusieurs manquements tels qu'une évaluation approximative de la sûreté, l'absence de plan de sûreté et des agents de sûreté moins performants dans ces installations portuaires.

II – 2 – 2 – 1 : Une évaluation approximative de la sûreté dans la plupart des installations portuaires de la COA

L'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA⁸⁹) qui est un élément qui fait partie intégrante du processus de sûreté des infrastructures portuaires est faite de manière approximative sur la COA. En effet, « *l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire doit être effectuée par le Gouvernement contractant sur le territoire duquel l'installation portuaire est située. Un Gouvernement contractant peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à effectuer l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire d'une installation portuaire particulière située sur son territoire* »⁹⁰. Or, sur la Côte Atlantique Africaine, cette

⁸⁹ PFSA : Port Facility Security Assessment en Anglais

⁹⁰ Règle 15.2 de la partie A du Code ISPS

exigence de l'OMI semble être appliquée avec une certaine négligence qui expose les installations portuaires de ces pays à un risque élevé, dans la mesure où ces Etats ne se pressent pas, pour des raisons qui leurs sont propres, dans la mise en œuvre de cette mesure. Alors que cette procédure d'évaluation leur permettrait d'avoir une base de données qui pourrait les aider à définir les stratégies d'atténuation des risques et d'anticipation sur les incidents de sûreté qu'ils pourraient subir. Les mesures de sûreté du Code ISPS apparaissent en effet comme une véritable application du proverbe qui dit « *qu'il vaut mieux prévenir que guérir* » (N.N. Mahamoud, 2005).

En outre, les agents qui participent à l'évaluation d'une installation portuaire doivent avoir les qualifications requises pour procéder à une telle étude conformément aux recommandations énoncées dans la partie B du présent Code (Règle 15.3 de la partie A du Code ISPS). En revanche, contrairement aux évaluations de sûreté des navires, les organismes de sûreté reconnus n'ont pas le droit d'approuver l'évaluation d'une installation portuaire. En effet, cette tâche revient au Gouvernement contractant du territoire sur lequel l'installation portuaire est située. Ainsi, celui-ci doit passer en revue cette évaluation et l'approuver pour confirmer qu'elle satisfait aux exigences du présent Code. Cette règle interpelle une fois de plus les Gouvernements de la COA face à leur grande responsabilité dans le processus de sûreté de leurs installations portuaires. Car, leur rôle doit se matérialiser par une analyse de risques qui permettra de déterminer ceux qui sont le plus susceptibles de faire l'objet d'une menace. A cet effet, tous les éléments doivent être identifiés et confrontés aux menaces réelles, afin de mettre en œuvre les mesures de protection adéquates qui doivent être actualisées à chaque fois que le besoin se fera sentir. Dans la mesure où une évaluation de sûreté n'est jamais définitive, car les menaces peuvent évoluer, les infrastructures se modernisent, les opérateurs économiques changent en fonction de la fluctuation des trafics. Autrement dit, la sûreté d'une installation portuaire évolue en permanence et doit donc faire l'objet d'une réévaluation permanente.

Par ailleurs, les Etats de la COA peuvent aller au-delà des exigences de l'OMI en rendant par exemple l'application des mesures de sûreté au-delà de l'interface navire/port et certaines recommandations de la partie B du Code ISPS sur l'évaluation de la sûreté obligatoires. A ce sujet, N.N. Mahamoud affirme que « *le Code ISPS insiste sur la protection de l'interface/port. Certes, c'est la zone la plus fragile de la chaîne de transport, mais la zone*

portuaire dans son ensemble peut faire l'objet d'un attentat terroriste »⁹¹. C'est pour cette raison que la directive européenne qui complète les règles internationales a proposé en 2004⁹², l'élargissement du système de sûreté de l'interface navires/ports à toute l'enceinte des ports européens participant à la navigation maritime internationale. Ainsi, cette directive étend les prescriptions du présent Code aux personnes, aux infrastructures situées dans les ports ainsi que dans les zones portuaires adjacentes, en effectuant une évaluation de la sûreté portuaire. Il est ainsi intéressant de constater que l'Union Européenne qui renferme plusieurs grandes nations maritimes va au-delà du Code ISPS. C'est une preuve de responsabilité et de sérieux qui pourrait faire école en Afrique Occidentale.

De plus, certains pays développés comme la France, la Grande Bretagne et bien d'autres ont édité un document méthodologique afin de procéder à une évaluation concrète de la sûreté de leurs installations portuaires. Ainsi, pour sa part, la France a mis en place un document procédural pour l'évaluation de ses installations portuaires dont les principales étapes sont les suivantes :

- 1 – Identification des sites ;
- 2 – Identification de l'exploitant et du responsable de la sûreté ;
- 3 – Identification des points névralgiques, des systèmes critiques et des moyens humains formant des cibles potentielles ;
- 4 – Etat des mesures de sûreté existantes ;
- 5 – Mesure de la sensibilité de chaque point identifié à un incident de sûreté ;
- 6 – Identification de la menace ;
- 7 – Pour chaque menace identifiée, la fixation en fonction de chaque niveau de vigilance, de la probabilité d'occurrence du risque ;
- 8 – Un chiffrage de la vulnérabilité des points névralgiques ;
- 9 – Un résultat chiffré pour chaque point névralgique en fonction de chaque menace ;
- 10 – Enfin, la conclusion de l'évaluation et les priorités d'action.

⁹¹ Mahamoud (N.N.), Op. Cit. p. 32

⁹² Règlement européen 725/2004 sur la sûreté des installations portuaires et des navires qui rend obligatoires certaines recommandations de la partie B du Code ISPS : <http://www.isps.fr/lalettre-ISPS-février.htm>

Une telle méthodologie limite à n'en point douter les erreurs qui peuvent subvenir dans l'évaluation de la sûreté d'une installation portuaire. En effet, le résultat d'une évaluation de la sûreté doit servir à l'élaboration d'un plan de sûreté afin de se préparer à réagir à des actes illicites qui peuvent menacer les installations portuaires.

II – 2 – 2 – 2 : Absence de plan de sûreté portuaire dans la majorité des installations portuaires de la COA

Le plan de sûreté portuaire est une mesure imposée par la Règle 16 de la partie B du Code ISPS. En effet, il doit être élaboré après une bonne évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, car cette évaluation permet au préalable d'identifier les caractéristiques particulières de l'installation portuaire, de même que les risques potentiels en matière de sûreté, qui ont amené à désigner un agent de sûreté et à établir un plan de sûreté portuaire. Ces caractéristiques ainsi que d'autres éléments locaux nationaux liés à la sûreté, devront être pris en considération dans le plan de sûreté portuaire, lors de sa préparation, et des mesures de sûreté appropriées devront être mises en place en vue de réduire au minimum le risque d'infraction aux mesures de sûreté et les conséquences des risques potentiels (Règle 16.2 de la partie B du présent Code). Dans la même veine, L. Le Bourhis affirme que « *le plan de sûreté de l'installation portuaire doit être fondé sur une analyse de risque de tous les aspects de l'exploitation de l'installation pour identifier ses vulnérabilités* »⁹³. Or, si sur la COA, l'évaluation de la sûreté des installations portuaires est faite de manière approximative, comme nous l'avons souligné, les plans de sûreté de ces installations portuaires devraient, s'ils existent, présenter plusieurs failles qui pourraient faciliter l'intrusion des personnes malintentionnées dans l'enceinte de ces installations portuaires.

Le Code ISPS exige que le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP⁹⁴) soit réalisé à trois niveaux de sûreté, c'est-à-dire les niveaux de sûreté 1, 2 et 3. Pour le niveau de sûreté 1, le plan doit indiquer les points de contrôle où les mesures de sûreté ci-après qui peuvent être appliquées :

⁹³ Le Bourhis (L.), 2003, Le Code ISPS, Rapport de Stage réalisé au Centre de Sécurité des Navires du Nord Finistère, DESS de Droit des Activités Maritime, Faculté de Droit et de Sciences Economiques de l'Université de Bretagne Occidentale de Brest, p. 14

⁹⁴ PFSP : Port Facility Security Plan en Anglais

- 1 – Zones d'accès restreint qui devraient être délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le Gouvernement contractant ;
- 2 – Contrôler l'identité de toutes les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire qui ont un lien avec un navire, et notamment les passagers, le personnel du navire et les visiteurs, ainsi que leurs motifs, en vérifiant par exemple les instructions d'embarquement, les billets des passagers, les cartes d'embarquement, les cartes professionnelles, etc. ;
- 3 – Inspecter les véhicules utilisés par les personnes souhaitant entrer dans l'installation portuaire, qui ont un lien avec un navire ;
- 4 – Vérifier l'identité du personnel de l'installation portuaire et des personnes employées à l'intérieur de l'installation portuaire ainsi que leurs véhicules ;
- 5 – Restreindre l'accès en vue d'exclure les personnes qui ne sont pas employées par l'installation portuaire ou à l'intérieur de celle-ci, si ces personnes ne peuvent pas établir leur identité ;
- 6 – Effectuer une fouille des personnes, des effets personnels, des véhicules et de leur contenu ; et
- 7 – Identifier tous les points d'accès qui ne sont pas utilisés régulièrement, les fermer et les verrouiller en permanence (Règle 16.17 de la partie B du présent Code).

A ce niveau de sûreté, un accent particulier doit être mis sur la fouille des personnes et des bagages désireux d'entrer dans l'installation portuaire. Ainsi, une fréquence de fouilles régulières et parfois inopinées des personnes accédant à l'installation portuaire doit être réalisée par les autorités chargées de la sûreté de celle-ci. En effet, pour que cette fouille soit crédible, les membres du personnel du navire ne doivent pas fouiller leurs personnels ou leurs propres effets. Cette tâche incombe aux responsables de sûreté de l'installation portuaire qui doivent conduire cette inspection dans le strict respect des droits des personnes et de la préservation de la dignité fondamentale de la personne humaine. L'efficacité de l'application d'une telle mesure sur la COA pourrait soulever quelques doutes dans la mesure où certaines

installations portuaires des pays de cette région ne disposent même pas d'une clôture digne de ce nom.

Le niveau de sûreté 2 du plan de sûreté portuaire doit définir les mesures de sûreté supplémentaires à appliquer en cas de menace. Ces mesures peuvent consister à :

- 1 – Affecter du personnel supplémentaire pour garder les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde ;
- 2 – Limiter le nombre de points d'accès à l'installation portuaire, en identifiant ceux qui doivent être fermés et les moyens de bien les sécuriser ;
- 3 – Prévoir des moyens pour empêcher tout passage à travers les points d'accès restants, par exemple les barrières de sûreté ;
- 4 – Procéder à des fouilles plus fréquentes des personnes, des effets personnels et des véhicules ;
- 5 – Refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent pas fournir de justification véritable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'installation portuaire ; et
- 6 – Utiliser des patrouilleurs pour renforcer la sûreté côté mer (Règle 16.19 de la partie B du Code ISPS).

Ce niveau de sûreté pourrait être applicable dans les ports de la COA si le plan de sûreté portuaire est bien réalisé. En effet, en dehors de la dernière mesure du présent niveau de sûreté, les autres peuvent être appliquées avec une efficacité remarquable, car les Etats de la COA disposent généralement d'une armée formée qui peut porter main forte aux personnels de sûreté des installations portuaires lorsque celles-ci sont menacées. Car, la sûreté rentre dans le cadre de l'intégrité supérieure de chaque nation.

Au niveau de sûreté 3, les consignes données par les personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté doivent être respectées à la lettre. En étroite coopération avec les responsables d'entreprises exploitant les installations portuaires et les responsables des navires, le personnel de sûreté doit décrire en détail les mesures de sûreté qui doivent être prises pour la sûreté de l'installation portuaire. Ces mesures pourraient consister à :

- 1 – Interdire temporairement l'accès à tout ou partie de l'installation portuaire ;
- 2 – Accorder l'accès uniquement aux personnes chargées de réagir à un incident ou à une menace d'incident de sûreté ;
- 3 – Suspendre les déplacements de piétons ou de véhicules dans tout ou partie de l'installation portuaire ;
- 4 – Augmenter la fréquence des rondes de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire, s'il y a lieu ;
- 5 – Suspendre les opérations portuaires à l'intérieur de tout ou partie de l'installation portuaire ;
- 6 – Diriger les mouvements de navires par rapport à tout ou partie de l'installation portuaire ;
- 7 – Evacuer tout ou partie de l'installation portuaire (Règle 16.20 de la partie B du présent Code).

Le niveau de sûreté 3 est « le niveau suprême », c'est-à-dire celui de tous les dangers. Toutes les composantes de la chaîne de la sûreté de l'installation portuaire doivent être sur pied afin de bien gérer une situation de crise qui pourrait conduire au ralentissement voire même à l'arrêt de l'économie d'une nation si elle est mal entreprise. Ainsi, les autorités en charge de la gestion de la sûreté dans les ports de la COA doivent réaliser les plans de sûreté de leurs installations portuaires si ceux-ci ne sont pas encore faits, comme c'est le cas dans la plupart des installations portuaires de cette région. Car, aucune nation n'est à l'abri des actes terroristes.

Par ailleurs, pour que le plan de sûreté de l'installation portuaire soit efficace, il doit permettre d'identifier les zones d'accès restreint à établir à l'intérieur de celle-ci, spécifier leur étendue, les périodes pendant lesquelles elles s'appliquent, les mesures de sûreté à prendre pour contrôler l'accès à ces zones ainsi que les activités à l'intérieur de ces zones comme l'oblige la règle 16.21 du présent Code. Ces zones d'accès restreint ont pour but de :

- 1 – Protéger les passagers, le personnel du navire, le personnel de l'installation portuaire et les visiteurs, y compris les visiteurs qui ont un lien avec un navire ;
- 2 – Protéger l'installation portuaire ;
- 3 – Protéger les navires qui utilisent l'installation portuaire ou qui la desservent ;
- 4 – Protéger les zones de sûreté sensibles à l'intérieur de l'installation portuaire ;
- 5 – Protéger les équipements et systèmes de sûreté et de surveillance ; et
- 6 – Protéger la cargaison et les provisions de bord contre toute manipulation criminelle.

Une fois le plan de sûreté de l'installation portuaire rédigé, il doit faire l'objet d'un amendement par les autorités nationales dont l'installation relève. Après cette étape, il doit être distribué à toutes les administrations concernées par le processus de sûreté portuaire. A l'issue de cette procédure, un séminaire d'information doit être organisé à l'intention des responsables des services publics et privés exploitant le domaine portuaire et les responsables des services dont l'activité implique de près ou de loin la sûreté des navires et des installations portuaires (G.M. Madoungou Ndjeunda, 2005). Des mises à jour de ce plan doivent être effectuées régulièrement afin d'adapter les mesures à l'évolution réelle des risques sur le terrain. Autrement dit, comme le plan de sûreté résulte de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire, il doit évoluer en même temps que celle-ci. Un plan de sûreté est spécifique à une installation portuaire précise, car chaque installation portuaire a des caractéristiques de site qui lui sont propres, par exemple un plan de sûreté portuaire rédigé pour le port d'Owendo de Libreville ne peut être appliqué sur le port de Douala-Bonabéri du Cameroun dans la mesure où « *le complexe portuaire d'Owendo s'étend le long de la rive droite de l'Estuaire du Gabon. Il renferme une superficie de 1600 hectares et comprend trois*

zones »⁹⁵. Contrairement au complexe portuaire de Douala-Bonabéri qui « *couvre une superficie d'environ 480 hectares dont 412,8 hectares sont implantés sur la rive gauche du fleuve Wouri, soit 86% de la superficie totale et 67,2 hectares sur la rive droite, soit 14% seulement de l'espace total* »⁹⁶. Ainsi, la gestion de l'interface navire/port est complètement différente selon que l'on se trouve à Nantes Saint-Nazaire, à Singapour, à Hong-Kong, à Abidjan, à Dakar, à Lomé, à Lagos-Apapa ou à Brazzaville. Il apparaît donc évident qu'un plan de sûreté d'une installation portuaire ne peut prévoir un tronc commun applicable à n'importe quel port.

En effet, tous les Etats contractants dont les installations portuaires participent au transport maritime international devaient élaborer le plan de sûreté de leurs installations portuaires et les communiquer à l'OMI avant le 1^{er} juillet 2004. La plupart des pays développés comme la France, les Pays-Bas, les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, le Japon et bien d'autres ont déjà mis en place leurs plans de sûreté des installations portuaires. En revanche, plusieurs pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA tergiversent encore au risque de se voir déclassés ou sanctionnés par l'OMI, C'est le cas des Etats comme le Libéria, le Congo, la République Démocratique du Congo, la Mauritanie, la Gambie, la Guinée Bissau, Guinée Conakry Sierra Léonne, Cap-Vert. Nous osons tout de même espérer que cela ne saurait tarder dans la mesure où les hommes politiques des pays de la COA savent l'importance des complexes portuaires dans leurs économies. Ce plan de sûreté des installations portuaires doit être suivi de la désignation d'un agent de sûreté qui aura pour responsabilité la mise en œuvre des dispositions de sûreté adoptées.

II – 2 – 2 – 3 : Des agents de sûreté de l'installation portuaire peu compétents

La désignation d'un agent (PFSO⁹⁷) de sûreté de l'installation portuaire est l'une des mesures du Code ISPS qui vise la mise en application concrète et exemplaire du plan de sûreté des installations portuaires lorsque celles-ci sont menacées. En effet, chaque Gouvernement contractant de l'OMI a le devoir de désigner un agent de sûreté à chacune de ses installations portuaires qui participent à la navigation maritime internationale. Une seule

⁹⁵ Madoungou Ndjeunda (G.M.), 2005, La Problématique de la Sécurité et de la Sûreté Portuaire en Afrique Centrale : Le cas des ports d'Owendo et de Douala-Bonabéri, Mémoire de Master II en Spécialité Terres et Mers Atlantiques à l'Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes (IGARUN), p. 34

⁹⁶ Madoungou Ndjeunda (G.M.), Idem, p. 41

⁹⁷ PFSO : Port Facility Security Officer en Anglais

personne peut ainsi être désignée comme agent de sûreté de plusieurs installations portuaires (Règle 17.1 de la partie A du présent Code). Cet agent de sûreté est responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien de la pertinence du plan par des audits internes et doit être en liaison permanente avec l'agent de sûreté de la compagnie et l'agent de sûreté du navire dès qu'il a connaissance de l'intention d'un navire d'entrer dans son port. Autrement dit, il est «l'interface vivant» entre les compagnies, les navires et les services de l'Etat dont il assure la responsabilité. Pour ce faire, celui-ci doit avoir des connaissances qui lui permettront d'assurer les tâches qui lui incombent au titre de la sûreté des installations portuaires et doit travailler au sein de l'organe de gestion de sûreté de l'installation portuaire qui est sous sa responsabilité. Il doit au préalable recevoir une formation requise dans ce domaine et doit avoir pour tâches :

- 1 - La gestion de l'administration de la sûreté portuaire ;
- 2 - Effectuer une étude de sûreté initiale des installations portuaires ;
- 3 - Il doit veiller à la mise à jour du plan de sûreté ;
- 4 - Il doit procéder à des contrôles de sûreté réguliers pour s'assurer que la sûreté n'est pas menacée ;
- 5 - Il doit tenir le registre des menaces de sûreté ;
- 6 - Il doit veiller à la formation des personnels de sûreté ;
- 7 - Assurer la coordination entre la sûreté du navire et celle des installations portuaires ;
- 8 - Il doit accroître la prise de conscience sur la nécessité de la sûreté et la vigilance du personnel de sûreté ;
- 9 - S'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai, étalonné et entretenu.

En effet, la compétence des agents de sûreté des installations portuaires des pays en voie de développement, en particulier ceux des pays de la COA, pourrait être mise en doute, car la quasi-totalité des agents de sûreté désignés dans ces pays sont les fonctionnaires du Ministère de la Marine Marchande qui n'ont pas, dans la plupart des cas, un cursus de formation à la sûreté de la navigation maritime. Face à une telle situation, ceux-ci vont s'atteler à appliquer les mesures de sûreté comme l'indique le Code ISPS, mais, il va sans dire que si une situation compliquée se présente comme c'est généralement le cas en matière de sûreté, ceux-ci n'auront pas les aptitudes pour pouvoir prendre les bonnes décisions le plus rapidement possible en temps de crise. Ainsi, ils pourraient perdre du temps en cherchant à prendre l'avis de plusieurs personnes avant de décider, ce qui peut être fatal pour l'installation portuaire qu'ils ont le devoir de protéger, car dans une situation de crise toutes les secondes sont précieuses. En effet, il est souhaitable et judicieux que les Gouvernements de la COA forment les fonctionnaires à qui ils confient la gestion de la sûreté des installations portuaires. Nous y reviendrons plus en détail dans le dernier chapitre de ce travail.

Par ailleurs, les Gouvernements des pays contractants de l'OMI peuvent nommer, s'ils le veulent, une Haute Autorité de la Sûreté Portuaire comme c'est le cas dans le transport aérien. Celle-ci aura pour responsabilité, la coordination générale de la sûreté dans l'ensemble des ports du pays et la liaison entre l'Etat du port et ceux des navires qui accostent. D'ailleurs, pour limiter les dépenses budgétaires des pays, l'OMI admet que soit nommée une seule Haute Autorité de la Sûreté des Transports, à condition que cette fusion soit suivie des démembrements dans les ports et les aéroports pour une gestion efficace de la sûreté. Ainsi, les autorités des pays de la COA peuvent, malgré leurs restrictions budgétaires, nommer des responsables pour l'application stricte des règles de sûreté dans leurs différentes installations portuaires qu'ils doivent au préalable soumettre à l'OMI afin que celle-ci octroie à chacune d'elles une déclaration de conformité.

II – 2 – 2 – 4 : Plusieurs installations portuaires de la COA fonctionnent sans déclaration de conformité

Les Gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale doivent déclarer la conformité de leurs installations portuaires. En effet, l'OMI exige dans le chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des installations portuaires et des navires une déclaration

de conformité des installations portuaires choisies par les Etats contractants. La déclaration de conformité des installations portuaires met en première ligne la responsabilité de l'Etat contractant face à la sûreté des navires entrant dans leurs ports et des installations portuaires. En effet, le paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS exige une vérification des installations portuaires par les experts de l'OMI après la déclaration de conformité de celles-ci. A l'issue de cette vérification, une attestation de vérification est ainsi délivrée au Gouvernement contractant responsable de l'installation portuaire. Or, sur la COA, comme nous l'avons précédemment souligné, la plupart des installations portuaires n'ont pas encore élaboré leurs plans de sûreté. Par conséquent, les responsables de ces installations portuaires ne peuvent pas déclarer la conformité de celles-ci, et ne disposent donc pas de l'attestation de vérification de l'OMI.

La déclaration de sûreté a pour objectif essentiel de s'assurer que l'installation portuaire et le navire parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté respectifs approuvés (Règles 5.4 de la partie B du présent Code). En effet, pour une sûreté portuaire efficace, l'OMI exige une déclaration du niveau de sûreté réciproque entre les navires et les installations portuaires qui les accueillent. Ainsi, la capitainerie du port est tenue de communiquer son niveau de sûreté aux navires qui désirent entrer dans son port. Le navire est tenu de faire la même chose. Si le niveau de sûreté du navire est plus élevé, il continuera à fonctionner à ce niveau. Par contre, si c'est le niveau de sûreté de l'installation portuaire qui est plus élevé, le navire doit se mettre au niveau de sûreté de celle-ci. Toutefois, nous devons retenir qu'un navire ne doit jamais être exploité à un niveau de sûreté inférieur au niveau de sûreté de l'installation portuaire qui l'accueille. Et que l'entrée d'un navire dans un port relève le plus souvent des accords entre l'armateur propriétaire du navire et les autorités de l'installation portuaire avec qui l'interface se produit. Chaque partie spécifie les mesures de sûreté qu'elle appliquera afin que l'escale se déroule dans les conditions maximales de sûreté pour le navire et l'installation portuaire. La déclaration de sûreté est remplie par l'agent de sûreté du navire SSO⁹⁸ ou le capitaine. Ceux-ci se servent des modèles de déclaration de conformité des installations portuaires et de déclaration de sûreté entre une installation portuaire et un navire établis par l'OMI qui figurent à l'appendice à la partie B du Code ISPS.

⁹⁸ SSO : Ship Security Officer en Anglais

Il importe de souligner que conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS et la section A/19.4.2 du même code, les responsables des navires doivent présenter aux autorités portuaires un certificat international de sûreté du navire ou un certificat international provisoire de sûreté du navire dans l'intérêt général de la sûreté de la navigation maritime internationale. Car, pour remporter la lutte contre le terrorisme qui menace le transport maritime international, les deux entités principales de cette chaîne de transport que sont les installations portuaires et les navires doivent se soumettre de prime abord au strict respect des règles du présent Code. L'étude de la sûreté portuaire nous conduit indubitablement à celle de la sûreté des navires, d'ailleurs ceci se justifie par le titre du présent « Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires ». En effet, malgré le caractère régalién des mesures de l'OMI, les compagnies exploitant les navires qui participent au commerce maritime mondial doivent aussi mettre en application les dispositions du présent Code au même titre que les Gouvernements contractants de cette organisation.

II – 3 : Les compagnies nationales de navigation maritime des pays de la COA bafouent les règles du Code ISPS

D'après la Règle 5 du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la Règle 6 de la partie B du Code ISPS, les compagnies maritimes sont soumises à des responsabilités spécifiques. L'Organisation Maritime Internationale aborde le rôle des compagnies maritimes de façon péremptoire, car elle n'a pas assez d'alternatives⁹⁹. Ainsi, les compagnies maritimes ont la charge de s'assurer que les navires qu'elles exploitent détiennent un certificat international de sûreté (ISSC¹⁰⁰). Ce certificat doit être délivré par l'Administration du pavillon ou par un Organisme de sûreté reconnu (RSO¹⁰¹), intervenant au nom de l'Etat comme une société de classification. En effet, le rôle de la compagnie maritime est défini par les étapes suivantes :

⁹⁹ Nous pouvons ainsi présumer que l'OMI aura su tirer les leçons du passé en ne laissant que très peu d'alternatives aux armateurs qui constituent des lobbies extraordinaires et nous pouvons imaginer que si ces mesures n'avaient pas pris la forme d'amendements à la Convention SOLAS, une pression aurait été exercée par les armateurs sur l'Etat de leur pavillon. En agissant ainsi, l'OMI savait que les compagnies ne quitteraient pas les Etats ayant ratifié la Convention SOLAS. En effet, nous avons vu précédemment que les mesures de sauvegarde de la vie humaine en mer constituent le minimum vital, dans tous les sens du terme, pour la sécurité et la sûreté des gens de mer. Le ratio n'aurait donc pas été intéressant pour les compagnies.

¹⁰⁰ ISSC : International Ship Safety Certificate, en Anglais

¹⁰¹ RSO : Recognized Security Organization, en Anglais

- 1 – La désignation d'un agent de sûreté de la compagnie (CSO¹⁰²) ;
- 2 – La compagnie doit procéder à une évaluation de la sûreté de ses navires (SSA¹⁰³) ;
- 3 – A la suite de l'évaluation, elle doit élaborer un plan de sûreté propre à chaque navire ;
- 4 – La compagnie doit désigner un agent de sûreté pour chacun de ses navires ;
- 5 – Enfin la compagnie a le devoir d'assurer la formation du capitaine et de l'ensemble du personnel de sûreté du navire.

En effet, l'application stricte des obligations des compagnies maritimes contribuerait à n'en point douter à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport maritime international. Cependant, certaines compagnies des pays en voie de développement, en particulier celles des pays du Golfe de Guinée telles que la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM), la Société Béninoise Maritime (SOBEMAR), la Compagnie Maritime Congolaise (COMACO), la Compagnie Maritime du Congo (CMDC) (RDC), la Compagnie Sénégalaise de Navigation Maritime (COSENAM), la Société Ivoirienne des Transports Maritimes (SITRAM), la Société Ivoirienne de Navigation Maritime (SIVONMAR), la Société Togolaise de Navigation Maritime (SOTONAM), la Cameroon Shipping Lines (CAMSHIP), la Compagnie Nationale de Navigation Intérieure (CNNI) (Gabon), la Société Nationale de Transport Maritime (SONATRAM) (Gabon), bafouent la mise en œuvre des mesures qui leur incombent. Car, on peut constater dans ces pays un manque de personnel ISPS navigant, une mauvaise évaluation des risques qui a pour conséquence immédiate la fiabilité douteuse des plans de sûreté des navires, des capitaines des navires mal formés aux exigences du Code ISPS. Tous ces manquements ne favorisent pas la sûreté du transport maritime international sur la Côte Occidentale Africaine.

¹⁰² CSO : Company Security Officer, en Anglais

¹⁰³ SSA : Ship Security Assessment, en Anglais

II – 3 – 1 : Un manque de personnel ISPS navigant qualifié

La mise en œuvre des mesures de sûreté se traduit normalement pour les compagnies par une augmentation des coûts salariaux dus à l'embauche ou à la formation d'officiers et une surcharge de travail qui a pour corollaire une hausse des dépenses financières totales des compagnies de navigation maritime (G. Arnaud, 2004). Car, celles-ci doivent embaucher ou procéder à la formation des agents de sûreté, et veiller à ce que les agents de sûreté formés demeurent efficaces. Car, elles doivent doter chacun de leurs navires qui participent au transport maritime international d'au moins un officier de sûreté de la compagnie et un agent de sûreté du navire. (Règles 11, 12, 13 de la partie B du Code ISPS)

Ainsi, pour limiter les coûts financiers de l'application des mesures du présent Code, certaines compagnies désignent un seul agent de sûreté de leur compagnie¹⁰⁴, celui-ci est généralement responsable de la mise en œuvre des exigences du Code ISPS au sein de sa compagnie. A cet effet, il doit organiser la formation des agents de sûreté des navires et des équipages de la compagnie. Il est l'interlocuteur entre la compagnie et le navire, c'est-à-dire qu'il a le devoir de communiquer aux capitaines des navires les renseignements qu'il collecte, par exemple, il doit informer le capitaine du navire sur les coordonnées des affréteurs¹⁰⁵ et la dénomination sociale de l'organisme de recrutement du personnel à bord¹⁰⁶. Ces informations doivent être actualisées en permanence. Toutefois, il est indéniable de souligner que dans les petites compagnies, une seule personne est nommément désignée agent de sûreté, alors que dans les grandes compagnies, un poste d'agent de sûreté à plusieurs personnes est généralement créé (N.N. Mahamoud, 2005).

L'agent de sûreté du navire (SSO¹⁰⁷), quant à lui, est la personne désignée à bord de chaque navire par la compagnie comme responsable de la sûreté de celui-ci. Dans la plupart

¹⁰⁴ Le texte ne précise pas si un agent de sûreté de la compagnie doit être une fonction confiée à une personne en particulier, au sein de la compagnie, ou bien si les responsabilités de l'agent de sûreté de la compagnie peuvent être attribuées aux titulaires d'un poste d'agent de la compagnie. Certaines compagnies profitent de ce flou et n'ont pas encore créé de poste d'agent de sûreté, c'est le cas de certaines compagnies marseillaises qui ont confié cette mission aux officiers responsables du Code ISM dans la compagnie.

¹⁰⁵ Les sous sections 6.2 et 6.3 du Code ISPS stipulent que toutes parties chargées de décider de l'emploi du navire, y compris les affréteurs à temps ou coque nue, ou toute autre partie agissant en cette qualité doit être clairement connue. Les affréteurs peu scrupuleux se réfugieront vers l'affrètement au voyage qui demeure donc le seul qui ne sera pas connu du capitaine. La lumière dissipe peu à peu l'opacité sociétaire que constituent ces modes frauduleuses d'exploitation des navires.

¹⁰⁶ Le personnel à bord des navires est parfois employé par des sociétés qui sont totalement étrangères à la marine marchande. Par exemple, si le croupier d'une table de jeux à bord d'un navire de croisière a été recruté par un casino, le capitaine du navire doit connaître l'organisme employeur de celui-ci.

¹⁰⁷ SSO : Ship Security Officer, en Anglais

des cas, c'est le capitaine du navire qui occupe cette fonction. Si cette tâche est attribuée à quelqu'un d'autre, celui-ci est responsable de la sûreté à bord envers le capitaine qui reste le seul maître du navire dont il assume le commandement, dans ce cas précis le SSO devient le second du capitaine. Le SSO est chargé de tous les aspects du fonctionnement du navire liés à la sûreté, et notamment de la mise en œuvre du plan de sûreté qui doit désormais être adapté en fonction du niveau d'alerte de sûreté. En coordination avec l'agent de sûreté de la compagnie, il est également chargé de tenir à jour le plan de sûreté du navire et sa pertinence, de coordonner la collaboration avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire afin que les opérations commerciales (le déchargement, le chargement) ou les opérations d'avitaillement se déroulent dans des conditions compatibles aux exigences de sûreté du navire et de l'installation portuaire.

En effet, sur la COA, on constate que les compagnies qui sont pour la plupart des entreprises étatiques ne disposent pas de personnel formé pour l'application exemplaire des dispositions de sûreté du Code ISPS (nous reviendrons plus explicitement sur l'insuffisance de moyen humain de sûreté dans le second chapitre de la troisième partie de ce travail avec le cas du port de Douala/Bonabéri). Cette carence peut se justifier par le manque de moyens financiers. Car, la majorité de ces compagnies nationales sont au bord de la faillite à cause de la mauvaise gestion. Ainsi, ces compagnies fonctionnent avec les agents de sûreté nommés qui n'ont aucune formation en la matière, ce qui se traduit généralement par des catastrophes meurtrières comme le naufrage du Joola au large de la Gambie en 2002 (nous reviendrons plus largement sur cette catastrophe dans le chapitre suivant). Alors que le présent Code impose aux compagnies de veiller à ce que les agents de la compagnie, du navire et l'équipage en général reçoivent une formation¹⁰⁸ dans les domaines intéressant la sûreté. Et des exercices doivent être périodiquement organisés de façon à sensibiliser les personnes concernées. Les connaissances acquises doivent comprendre l'agencement du navire, l'apprentissage des plans avec des mises à l'essai, mais également les plans d'urgence, les techniques d'inspection, de contrôle, de surveillance, allant même jusqu'à la fouille physique des personnes. Cette formation doit se faire de façon continue pour ne pas épuiser les navigants¹⁰⁹.

¹⁰⁸ La sous section 13.1 de la partie B du Code ISPS stipule que : L'agent de sûreté de la compagnie et le personnel compétent de la compagnie à terre et l'agent de sûreté du navire devraient avoir connaissance et recevoir une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines qu'il convient.

¹⁰⁹ Il est suggéré dans le Code de faire exécuter des exercices au moins une fois tous les trois mois et d'y associer tout l'équipage. Ce qui d'après une étude réalisée par l'OCDE retiendra 4 fois par an, une quinzaine de personnes par navire.

Pour former les agents de sûreté des compagnies et des navires, et être ainsi en phase avec les exigences du présent Code, les Etats de la COA pourraient profiter des relations bilatérales qu'ils entretiennent avec les Etats de l'Union Européenne pour envoyer leur agent de sûreté des compagnies maritimes et de navires à l'école l'Ecole Nationale de la Marine Marchande de Nantes. Celle-ci est l'une des prestigieuses écoles chargées de la formation des agents de sûreté des navires, des compagnies et des installations portuaires en France. D'ailleurs, depuis l'adoption du présent Code, environ 800 agents de sûreté confondus ont déjà été formés dans cette école (N. N. Mahamoud, 2005).

En outre, « *l'agent de sûreté de la compagnie est chargé de veiller à ce qu'une évaluation de la sûreté du navire (SSA) soit effectuée pour chacun des navires de la flotte de la compagnie qui est tenu de satisfaire aux dispositions du chapitre XI-2 de la partie A du présent Code pour lesquelles le CSO est responsable* »¹¹⁰. Cette évaluation est fondamentale pour la réalisation du plan de sûreté du navire.

II – 3 – 2 : Des évaluations du risque et des plans de sûreté peu fiables

L'évaluation du risque et la réalisation du plan de sûreté des navires font partie des exigences du présent Code. En effet, les compagnies de navigation maritime doivent procéder à l'évaluation du risque de leurs navires qui participent au transport maritime international. Cette évaluation du risque des navires suit le même cheminement que l'évaluation des risques des installations portuaires. Ainsi, c'est une évaluation préalable des risques qui permet d'identifier les caractéristiques physiques et opérationnelles (y compris les itinéraires commerciaux du navire), les menaces (les clandestins, une éventuelle utilisation du navire par des terroristes etc.....), et d'autres vulnérabilités potentielles du navire. Autrement dit, c'est une étude de la sûreté physique de l'intégrité structurelle des points d'accès identifiés (ponts, découverts....), du système de radio télécommunications et de la pertinence des procédures et opérations de sûreté mises en situation d'urgence.

En effet, les attentats du 11 septembre 2001, ont amené les Etats-Unis à exercer une pression au sein de l'OMI en exigeant que les mesures adoptées sur l'évaluation de la sûreté

¹¹⁰ Règle 8 de la partie B du Code ISPS

des navires soient applicables dès la fin décembre 2003. Ce délai s'est avéré très court pour mettre en place des nouvelles dispositions de sûreté du navire. Face à une telle situation, l'idéal serait que les armateurs créent au sein de leur compagnie des groupes de travail qui pourraient s'inspirer des experts de sûreté des nations maritimes plus aguerries dans la mise en œuvre des dispositions de sûreté. C'est à cet effet que les armateurs français ont créé au sein de leur compagnie des groupes de travaux qui se sont, à leur tour, tournés vers des spécialistes de la sûreté qui n'ont pu offrir leurs services. Forts de cet échec, les armateurs ont traversé la Manche pour aller rencontrer leurs homologues britanniques qui sont hélas, accoutumés aux menaces de sûreté. Les compagnies britanniques possédaient en effet une certaine avance quant à ces prescriptions et il paraissait ainsi légitime aux armateurs français de s'inspirer de cette expérience acquise bien malgré eux.

En Afrique Occidentale, les choses ne se sont pas déroulées de cette façon. En effet, chaque Etat a procédé à l'évaluation de la sûreté de ses navires avec un manque d'expérience et une méthode peu fiable. On est ainsi tenté d'affirmer que l'évaluation de la sûreté des navires des compagnies des pays de cette région ne s'est pas faite dans l'application stricte des mesures du Code ISPS. Ainsi, la majorité des navires des compagnies de cette région présente une évaluation des risques peu fiable, dans la mesure où ces évaluations ont été faites de façon unilatérale sans aucune concertation avec des pays maritimes aguerris dans ce domaine. Surtout lorsqu'on sait que les compagnies de ces pays sont généralement dotées des vieux navires d'occasion ayant déjà servi pendant des dizaines d'années dans les pays développés, rénovés pour la circonstance et vendus en Afrique. Par conséquent, l'évaluation de la sûreté de ces navires qui n'inspire plus confiance prend le caractère de l'accomplissement d'une simple formalité au vu des exigences de l'OMI. Lorsqu'une véritable évaluation de la sûreté des navires est faite, elle conduit indubitablement à la mise en œuvre du plan de sûreté du navire.

Par ailleurs, à la suite d'une véritable évaluation de la sûreté du navire, les armateurs disposent des éléments nécessaires pour la mise en place du plan de sûreté du navire. Ainsi, pendant l'élaboration du plan de sûreté du navire, plusieurs scénarios tels que la simulation d'une bombe à bord du navire, la prise de contrôle du navire par des terroristes, la prise de l'équipage et des passagers en otage, et le cas où le navire est utilisé comme une bombe doivent être mis en œuvre. Ces scénarios permettent de se préparer d'avance afin de lutter

efficacement contre le terrorisme (N.N. Mahamoud, 2005). Ce qui est loin d'être le cas sur la COA, dans la mesure où les exercices et les simulations nécessitent la mise en œuvre des moyens financiers non négligeables. Ainsi, nous ne voyons pas comment ces compagnies qui sont confrontées à des déficits financiers depuis plusieurs années peuvent mettre le peu d'argent qui leur reste dans des exercices qui ne sont pas des moindres.

Toutefois, signalons que le plan de sûreté du navire doit contenir des mesures permettant d'empêcher l'introduction à bord d'armes à feu, de substances dangereuses ou d'engins non déclarés pouvant être utilisés à des fins terroristes. Il doit aussi permettre d'identifier les zones d'accès restreint à bord et les mesures visant à empêcher des personnes d'y pénétrer. En effet, l'accès aux navires doit être interdit sauf pendant les opérations commerciales.

Dès que le plan de sûreté est établi, il doit être approuvé par l'administration du pavillon ou par un RSO. Il doit être réexaminé et mis à jour par le biais d'exercices et de simulations au moins une fois par an. L'adéquation des procédures avec l'environnement du navire est alors évaluée, ce qui permet d'entamer des actions correctives aux éventuels défauts de sûreté. En effet, depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS, la quasi-totalité des navires qui participent au transport maritime international dispose d'un plan de sûreté : c'est le cas des navires des pays tels que la France, la Grande Bretagne, le Japon, les Etats-Unis, et bien d'autres pays industrialisés. En revanche, les navires de certaines compagnies des pays en voie de développement, en particulier ceux des pays du Golfe de Guinée, sont encore en retard dans l'application de cette exigence, si celle-ci n'est pas faite avec un laxisme qui laisse généralement des traces.

II – 3 – 3 : Les capitaines mal formés aux exigences du Code ISPS

Le capitaine du navire bénéficiait d'un pouvoir traditionnel qui avait pour objectif, la sécurité de la navigation maritime, mais celui-ci s'est effrité au fil des années. Me Dubosc confirme ce propos en affirmant que « *maître du navire, procureur de la communauté nautique, seul maître à bord après Dieu, le capitaine, selon le droit maritime traditionnel,*

jouit d'une importante liberté d'action. Justifié dans le passé, avant tout par des motifs de sécurité, ce principe connaît une certaine érosion à l'heure actuelle »¹¹¹. Le droit maritime traditionnel reconnaissait un monopole de décision au capitaine qui faisait de celui-ci le seul juge des actions nécessaires à la sécurité de son navire. Pour plusieurs raisons, ce principe multiséculaire tend de moins en moins à s'affirmer (P. Boisson 1998). Car, les changements radicaux intervenus depuis quelques années dans les nouvelles technologies et les modes de gestion du navire ont entraîné l'érosion du pouvoir souverain du capitaine. Le pouvoir du capitaine croule ainsi comme celui d'autres professions sous une montagne de règles à appliquer. Ce qui fait désormais du capitaine un simple exécutant de l'armateur.

Toutefois, le capitaine reste le responsable de l'expédition maritime. A ce titre, il exerce à bord de son navire plusieurs fonctions à la fois techniques, commerciales, légales, publiques et disciplinaires (A. Boyer 1967). D'ailleurs, la Convention SOLAS replace le capitaine au centre du processus décisionnel en réaffirmant son pouvoir absolu en matière de sécurité¹¹² d'une part, et de sûreté d'autre part. A cet effet, au terme de la Règle 8 du chapitre XI-2 de la présente Convention, le capitaine est investi d'un pouvoir discrétionnaire en matière de sécurité et de sûreté du navire. Cette règle lui assure ainsi une protection contre toute tentative de pression commerciale de la compagnie qui lui imposerait d'embarquer des passagers ou de charger une cargaison alors qu'il a le sentiment qu'il peut en résulter un risque pour la sécurité ou la sûreté du navire. Sa protection est aussi renforcée par le fait que le plan de sûreté du navire doit mettre l'accent sur son pouvoir et son autorité absolus en matière de sécurité et de sûreté¹¹³.

En effet, la fonction du capitaine de navire aujourd'hui est assimilée à la mise en œuvre d'une « inflation législative » qui va dans le sens de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté de la vie humaine en mer. Cependant, l'application de cette « inflation législative » peut apparaître nocive si les textes à appliquer venaient à se télescoper et surtout si les capitaines des compagnies ne s'appropriaient pas la compréhension et la maîtrise de ceux-ci. Ainsi, pour éviter un télescopage des textes de sûreté et ceux de la sécurité existant avant la mise en œuvre du Code ISPS, les rédacteurs des règles de sûreté ont énoncé que : « *Si selon le*

¹¹¹ Dubosc, 1979, « Le capitaine et ses commettants ». Association française de droit maritime. Colloque de Nantes : Le droit de la mer et la sécurité de la terre, in Journal de la Marine Marchande, p. 1150

¹¹² Le Code ISM confie au capitaine la sécurité du navire

¹¹³ Règle 6 de la Partie A du Code ISPS

*jugement professionnel du capitaine, un conflit entre des prescriptions applicables au navire en matière de sécurité et de sûreté surgit au cours de son exploitation, le capitaine doit donner effet aux prescriptions qui sont nécessaires pour préserver la sécurité et la sûreté du navire »¹¹⁴. Dans ce cas, le capitaine peut aussi appliquer des mesures temporaires et doit informer sa hiérarchie. Pour arriver à prendre des bonnes décisions en période de crise en pleine mer, et surtout lorsque le Code ISPS entre en conflit avec le Code ISM, le capitaine du navire doit parfaitement maîtriser ces différents Codes et les connaître sans balbutier, car, devant certaines situations, le temps de décision est très court. Une tergiversation du capitaine due à son manque de maîtrise des différentes règles à appliquer peut entraîner la perte du navire, dans la mesure où la mer est parfois imprévisible et surprenante. En effet, sur la COA, les capitaines des navires des compagnies nationales de navigation maritime ont généralement été formés sur le tas, et sont donc peu adaptés aux exigences de la Convention SOLAS, ce qui n'est pas sans conséquence majeure sur la vie des populations de cette région et sur l'environnement. Nous en voulons pour preuve le naufrage du *Joola* dont nous avons démontré dans le chapitre précédant que le capitaine détient sa part de responsabilité dans ce drame.*

II – 3 – 4 : Le navire et ses mesures spéciales de sûreté

Le navire est au cœur de la chaîne du transport maritime international. Ainsi, les mesures de sûreté adoptées par l'OMI doivent être appliquées avec fermeté, afin d'éviter qu'il ne soit pris pour cible par des groupes terroristes. Ce qui est loin d'être le cas dans la mesure où les navires subissent depuis toujours des attaques terroristes. En effet, un navire est vulnérable, car pour les organisations terroristes comme l'armée islamique d'Aden-Abyane, Al Qaeda et bien d'autres, un navire est à la fois une cible et une arme. Toutefois la mise en œuvre des mesures spéciales de sûreté des navires comme l'exige l'OMI pourrait contribuer à limiter ces attaques, surtout si les pays en voie de développement comme ceux de la COA (même si les pays de COA ne détiennent pas beaucoup de navires) rendaient effectives ces dispositions de sûreté dans l'ensemble de leurs navires.

II – 3 – 4 – 1 : Le navire peu être à la fois une cible et une arme

¹¹⁴ Arnaud (G.), OP. Cit. p. 56

Un navire est un bien meuble précieux conçu pour naviguer en toute quiétude sur les mers du globe, avec pour objectif fondamental de contribuer à l'émergence du commerce mondial. Loin d'une analyse apocalyptique, depuis plusieurs années, les organisations terroristes convoitent ce mode de transport et n'hésitent pas à s'en servir comme une arme par destination, ou comme une cible à atteindre afin de détruire le plus de biens et de vies humaines pour se faire entendre. Autrement dit, le navire n'est plus seulement confronté au risque de mer par rapport auquel il se définit toujours, mais à un risque plus large qui est son utilisation en mer ou à terre à des fins dangereuses (N.N. Mahamoud, 2005).

En effet, une attaque surprise contre un navire ou un port entraînerait des répercussions psychologiques¹¹⁵ et économiques majeures. Les terroristes et les guérilleros en sont parfaitement conscients. Ils peuvent semer la terreur¹¹⁶ à tout moment sur le transport maritime international et paralyser l'économie mondiale. Car, les ports et les navires sont des maillons vitaux de cette économie. Ainsi, frapper le secteur maritime provoquerait des effets en chaîne dans de nombreux pans de l'industrie et des services dont les répercussions pourraient toucher les pays de la COA, surtout si un tel acte se produisait au large des Côtes de ces pays ou dans l'un de leurs ports. La fermeture des aéroports des Etats-Unis pendant quelques jours et ses conséquences après les attentats du 11 septembre 2001 en sont des parfaites illustrations.

Le transport maritime international est exposé à la merci des mouvements terroristes dans la mesure où dans l'un des manuels¹¹⁷ d'entraînement de la mouvance Jihadiste¹¹⁸, un des chapitres est consacré à l'attaque des navires. Ce chapitre stipule « qu'un navire de guerre peut être immobilisé en plaçant 1,2 Kg d'explosifs sur l'axe de propulsion ; 1,3 Kg supplémentaire peut détruire le moteur et 4 Kg contre le bas de la coque peuvent le couler... ». En effet, on pourrait affirmer que le transport maritime international se trouve dans une situation de sûreté précaire, d'autant plus que le réseau d'Al Qaeda¹¹⁹ aurait une flotte d'au moins 15 navires de haute mer, parmi les 4.500 navires qui font escale dans

¹¹⁵ Chaliand (G.) et Blin (A.), 2004, Histoire du terrorisme, Editions Fayard, Paris, p. 388

¹¹⁶ Les actions terroristes suscite la frayeur chez celui qui la subi, principalement sur celui qui en prend conscience et connaissance. Jean François DENIAU, spécialiste de l'impact du terrorisme est convaincu que le vecteur principal des actions terroristes est la communication qui est faite autour de ces actes. Pour illustrer son propos, il affirme « qu'il vaut mieux (pour le terroriste) tuer une personne et être vu de mille, plutôt que de tuer mille personnes et n'être vu que par une ».

¹¹⁷ Cet ouvrage est le « Mujahidin Ki Laakar »

¹¹⁸ Chaliand (G.) et Blin (A.), Op. Cit. p. 389

environ 800 ports participant au commerce maritime international. Ceci est une situation très préoccupante, car pour mener à bien leurs actes, les terroristes de ce mouvement qui regroupe les hommes sans scrupule peuvent collaborer avec des pirates ou des bandes criminelles impliquées dans le vol ou la prise des vaisseaux pour atteindre leurs macabres objectifs. Sans aucun désir de choquer, nous pensons qu'il est fort probable que Al Qaeda pourrait utiliser ses propres navires en vue d'une attaque terroriste d'envergure en mer ou contre les installations portuaires d'un pays qu'il jugerait soutenir la politique étrangère de son pire ennemi que sont les Etats-Unis.

La crainte qui nous anime est suscitée par des nombreuses attaques terroristes que le transport maritime international subit depuis des années. En effet, nous allons nous attarder sur quelques unes de celles-ci. En 1998, deux ans avant l'attaque suicide contre l'*USS Cole*¹²⁰, et suite à une visite du navire *USS Mount Vernon* dans le Golfe d'Aden, l'armée islamique d'Aden-Abyane avait préparé une action de choc contre ce navire, mais le canot transportant les charges explosives coula du fait d'un surpoids excessif des explosifs fixés à l'avant.

En 2000, en Asie, le KMM¹²¹ avait envisagé une attaque contre un navire américain dans un port malais et la cellule singapourienne de ce mouvement prévoyait également des attaques successives contre la marine américaine.

En juin 2002, les services portuaires marocains avaient interpellé trois ressortissants saoudiens préparant des petits canots dans le but d'aller les écraser contre des navires américains ou britanniques au large de Gibraltar.

Le 6 octobre 2002, le mouvement Aden-Abyane revenait à la charge avec un succès à la clef de son action en écrasant un canot suicide contre le pétrolier battant pavillon français « *Le Limbourg* ». Le bilan de cette attaque fut sanglant avec un marin tué et un trou énorme dans la coque¹²² qui causât le déversement dans le Golfe d'Aden d'environ 90.000 barils de pétrole. Deux communiqués revendicatifs nous apprendront par la suite que les kamikazes visaient en réalité un navire américain qui mouillait dans les parages. La réaction

¹¹⁹ <http://www.checkpoint-online.ch/Checkpoint/Monde>: « Terrorisme Maritime ; les artères du monde en danger »

¹²⁰ Chaliand (G.) et Blin (A.), Op. Cit. p. 389

¹²¹ Mouvement proche des vétérans afghans

¹²² Analyse issue du récit poignant du commandant H. Ardillon

internationale ne tarda pas, les marchés boursiers s'enflammèrent et le prix du baril atteignit des niveaux élevés.

En février 2004, une boîte contenant 3,6 Kg de TNT déposée par un membre du groupe Abu Sayyaf explosa à bord d'un Super Ferry à Mindanao en causant la mort de plus de 100 personnes. C'est l'attentat terroriste le plus meurtrier de l'époque contemporaine qu'a subi le transport maritime international.

En juin 2004, les autorités grecques avaient saisi le navire Baltic Sky et avaient trouvé à son bord 8000 détonateurs et 680 tonnes d'explosifs, principalement de « l'anfo » qui est reconnu comme étant un puissant explosif. Le ministre grec de la navigation avait comparé ces explosifs à une bombe atomique, car sa puissance explosive aurait à n'en point douter fait des ravages dans l'installation portuaire et ses environs immédiats¹²³.

Au regard de ce qui précède, on constate que le transport maritime international est vulnérable au terrorisme, et qu'aucune partie du globe n'est à l'abri d'une attaque terroriste car, faute de pouvoir facilement accéder dans les ports des pays industrialisés tels que les Etats-Unis, la France et bien d'autres pays, les terroristes attaquent facilement les navires de ces pays lorsque ceux-ci sont dans les ports des pays en voie de développement comme les pays d'Asie du Sud-Est, de l'Amérique du Sud et d'Afrique. En effet, une arme de destruction massive peut être placée dans un conteneur par des organisations terroristes et programmée à exploser dès que le navire qui la transporte arrive au port et causer ainsi des dégâts considérables. Ainsi, les navires qui sont des formidables vecteurs des flux commerciaux sont convoités par des terroristes qui sont animés par le désir de semer la terreur dans le monde.

D'ailleurs, dans leur rapport annuel publié en février 2002 à Kuala Lumpur, les experts du Bureau Maritime International mettent en garde les acteurs du transport maritime international contre les missions-suicides terroristes.

L'économie, qu'on le veuille ou non, est mondialisée et interdépendante. A fortiori, le secteur des transports internationaux l'est tout autant que les autres. Le fait d'appliquer scrupuleusement les mesures de sûreté de façon homogène par tous les pays du monde, et

¹²³ Chaliand (G.) et Blin (A.), Op. Cit. p. 389

dans tous les secteurs, permettra de contrer cette menace terroriste qui plane sur les artères énergétiques et commerciales du monde.

Toutefois, soulignons que les mesures de sûreté adoptées par l'OMI ne sont qu'au début de leur application et qu'il est encore trop tôt pour vérifier leur efficacité. Cependant, les acteurs du monde maritime partent tous du principe que plus le temps passe, plus on se rapproche de l'accident. Car, loin d'être une prédiction de mauvaise augure, la probabilité veut que si rien ne s'est encore produit, tout peut alors arriver (G. Arnaud, 2004). Les experts maritimes présents au Colloque sur la sûreté organisé à Nantes en juin 2005 sont persuadés que les conséquences économiques d'une destruction éventuelle des navires et des ports seraient considérablement réduites, voire négligeables, si le port attaqué dispose d'un plan de sûreté adéquat. (N.N. Mahamoud, 2005).

II – 3 – 4 – 2 : Les mesures spéciales de sûreté des navires sont loin d'être effectives à bord des navires des pays de la COA

La conférence diplomatique de décembre 2002 à Londres portait essentiellement sur les modifications de la Convention SOLAS avec pour objectif fondamental l'amélioration de la sûreté en mer. Cependant, d'autres mesures garantissant la sécurité de la navigation maritime ont été ajoutées au chapitre XI de la présente Convention. Certes, elles n'ont pas toutes traités à la sûreté, mais elles ont un objectif commun qui est celui de rendre le transport maritime plus sûr.

En effet, la Règle XI – 2/6 de la Convention SOLAS impose la mise en place à bord des navires d'un système d'alerte de sûreté (SSAS¹²⁴). Ce système d'alerte est le signal de sûreté du navire. Il permet en cas de danger du navire d'envoyer l'alerte à une autorité compétente à terre et de situer sa position géographique. Ce système de sûreté doit avoir au moins deux points de déclenchement. Autrement dit, pour satisfaire les normes minimales de fonctionnement de l'OMI, il doit pouvoir être activé de la passerelle et d'un autre endroit du navire. La présente Convention stipule aussi que ce système de sûreté ne doit pas être déclenché par inadvertance et que son mode d'activation doit être porté à la connaissance de quelques personnes, c'est-à-dire le Capitaine et deux ou trois de ses adjoints. Une fois

¹²⁴ Ship Security Alert System, en Anglais

déclenchée, l'alerte ne s'interrompt que si le dispositif est désactivé de manière positive. Par ailleurs, pour éviter un vent de panique dans d'autres navires situés dans la même zone et au sein du navire concerné, ce système de sûreté ne doit pas donner l'alarme à d'autres navires et à son bord. Ce dispositif de sûreté n'est pas encore effectif dans les navires des pays de la COA, car sa mise en œuvre nécessite sans doute des dépenses financières non négligeables qui retardent généralement la mise en œuvre des décisions internationales dans les pays en voie de développement, en particulier en Afrique Occidentale. Le naufrage du *Joola* au large des côtes sénégalaises le 26 septembre 2002 renforce nos propos dans la mesure où la commission d'enquête mise en place après ce drame fait état d'une absence de système d'alerte dans ce bateau. Nous y reviendrons plus en détail dans la seconde partie de ce travail.

En outre, l'OMI a mis aussi en œuvre un système d'identification automatique (SIA¹²⁵). Celui-ci fonctionne sur la base des transpondeurs permettant d'identifier immédiatement le navire et de connaître sa position géographique, son cap et sa vitesse. Si ce dispositif est apparu de prime abord essentiel pour la sécurité de la navigation maritime, il l'est également pour la sûreté de ce mode de transport, d'où sa présence dans la Convention SOLAS. En d'autres termes, cette disposition précède celles qui concourent au renforcement de la sûreté du transport maritime international. Ce dispositif est un formidable instrument de surveillance qui permet de visualiser tous les mouvements du navire. Cependant il présente des failles qui peuvent être exploitées par des organisations terroristes, dans la mesure où les données AIS¹²⁶ transmises par les navires sont diffusées par des sites Internet. Ainsi, il serait difficile, voire même impossible, d'empêcher l'utilisation de ces données par des terroristes et des pirates qui peuvent s'en servir pour commettre des attentats. En effet, loin d'être fataliste, à l'aide de ces informations qui donnent avec une précision à 99% du cap, de la vitesse, et de l'heure prévue d'arrivée du navire, les hommes sans scrupules des groupes terroristes peuvent intercepter un navire ou faire échouer contre lui une embarcation bourrée d'explosifs. Dans ce cas, la réaction des techniciens à terre sera presque inutile.

Au total, l'application stricte sur la COA des dispositions de sûreté des navires adoptées par l'OMI, pourrait contribuer à décourager les terroristes de se servir des navires dans cette région pour atteindre leurs macabres objectifs.

¹²⁵ Résolution X de la conférence du 12 décembre 2002

¹²⁶ Automatic Identification System en Anglais

Conclusion du chapitre II de la première partie

Au total, nous devons retenir que le Code ISPS est caractérisé par trois aspects majeurs, à savoir : la responsabilité des gouvernements contractants, l'application des mesures dans les ports et leurs installations et l'application des règles par les compagnies de navigation maritime dans leurs navires. En effet, ces aspects qui caractérisent le présent Code doivent être respectés de façon stricte par tous les acteurs participants au transport maritime international (les complexes portuaires, les navires, les armateurs et les opérateurs économiques). Car, si l'un de ces acteurs subit une faiblesse constante de sûreté, c'est toute la

chaîne du commerce international qui utilise le transport maritime qui sera touchée et pourrait ralentir ainsi l'économie mondiale¹²⁷.

A cet effet, les pays de la Côte Atlantique Africaine doivent doubler d'efforts pour l'application des exigences du Code ISPS. Car, il existe encore beaucoup de manquements dans la mise en œuvre de celui-ci dans cette région. Plusieurs aspects tels que la corruption, le manque de moyens financiers et bien d'autres vicissitudes entravent l'application stricte du présent Code dans les pays du Golfe de Guinée.

En revanche, il importe de souligner que les pays en voie de développement, en particulier ceux de l'Afrique Occidentale, ont besoin de temps pour se mettre en phase avec les mesures internationales, car ces pays sont confrontés à d'autres problèmes de développement économique et social qu'ils sont généralement obligés de privilégier (la construction des écoles, des hôpitaux, des routes et bien d'autres préoccupations qui ne sont pas des moindres). Toutefois, ces pays doivent se mettre en phase avec les règles du transport maritime international, parce que d'une part, le secteur maritime est l'un des poumons de leur économie (80% de leurs échanges internationaux passent par la voie maritime). Ainsi, la fermeture de ce secteur asphyxierait leur fragile économie. Et d'autre part, ils ne peuvent pas rester en marge de la grande lutte contemporaine contre le terrorisme international qu'incarnent les dispositions du Code ISPS impulsées par les Etats-Unis sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale.

Conclusion de la première partie

Au terme de cette première partie, nous pouvons retenir que les règles du transport maritime ont évolué au rythme des catastrophes maritimes qui se sont produites de la période Antique à nos jours, et sous l'impulsion des grandes nations maritimes que sont la Grande-Bretagne, la France, les Etats-Unis, et bien d'autres. En effet, la catastrophe maritime qui a donné un véritable coût d'accélérateur à l'internationalisation des règles du transport maritime reste le naufrage du paquebot Titanic qui sombra lors de son premier voyage au large de la terre neuve le 14 avril 1912.

¹²⁷ L'augmentation des taux d'intérêt variable de l'immobilier au Etats-Unis n'a-t-elle pas secoué l'économie mondiale pendant des mois ? Les attentats du 11 septembre 2001 au Etats-Unis n'avaient-ils pas ralenti l'économie américaine pendant plusieurs semaines ?

En effet, cette internationalisation des règles du transport maritime fut définitive avec la mise en place par l'ONU en 1948 de l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ainsi, l'OMI a continué sous l'impulsion des grandes nations maritimes la mise en œuvre des règles pour la protection des vies humaines en mer et de l'environnement marin. Elle est l'artisan des Conventions SOLAS de 1960 (qui est la quatrième Convention SOLAS), de celle de 1974 (la cinquième Convention SOLAS). Et de la Convention MARPOL adoptée en 1978, du Code International de Gestion de la Sécurité (Code ISM) adopté en 1994 et du Code ISPS adopté en 2002 qui est, jusqu'à nos jours, sa dernière grande réalisation.

Il convient de retenir également que l'application des règles internationales du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine est faite de façon précaire. Car, on remarque un manque de rigueur dans la mise en œuvre des exigences de l'OMI. D'ailleurs l'étude de cas que nous avons réalisée pendant la rédaction de cette partie sur la catastrophe du *Joola* est l'une des illustrations parfaites. On pourrait ainsi affirmer avec certitude que les Gouvernements des pays de cette région ne s'impliquent pas avec rigueur et fermeté dans l'application des règles imposées par l'OMI. Ce qui n'est pas normal, car ils sont signataires des règles et conventions de cette organisation internationale. Ainsi, le non respect de leur engagement se fait ressentir dans leurs complexes portuaires qui renferment beaucoup de problèmes de sécurité et de sûreté que nous évoquerons dans la partie suivante.

DEUXIEME PARTIE :

LES COMPLEXES PORTUAIRES DE LA COTE OUEST AFRICAINE FACE AUX PROBLEMES DE SECURITE ET DE SURETE LIES AUX PLANS D'EAU

La COA regroupe environ 26 installations portuaires qui participent à la chaîne du transport maritime international (Carte N°2). Ces ports ne présentent pas un aspect uniforme. Car chaque complexe portuaire de cette région dispose d'une occupation spatiale qui lui est propre dans la mesure où la Côte Atlantique Africaine présente une morphologie littorale hétérogène qui permet une diversité des infrastructures portuaires.

Malgré cette diversité, les installations portuaires de la COA présentent des faiblesses similaires en matière de sécurité et de sûreté. En effet, on rencontre les mêmes difficultés pour la mise en application des exigences de l'OMI dans les principaux ports de cette région que sont les ports de Dakar, d'Abidjan, de Douala, de Lagos/Apapa, d'Owendo, de Lomé, de

Pointe-Noire, Cotonou et bien d'autres (Tableau N°5, page 143). Ainsi, il est judicieux pour nous d'examiner ces lacunes avant d'émettre les recommandations dans la dernière partie de ce travail.

Avant de présenter les grands axes sur lesquels nous allons nous attarder dans cette partie, soulignons qu'il est parfois difficile de distinguer nettement sécurité et sûreté, car il existe une certaine perméabilité entre les deux concepts. C'est pourquoi dans cette partie et dans la troisième, nous allons construire notre raisonnement avec ces deux concepts.

Pour ce faire, dans le premier chapitre de cette partie, nous démontrerons que les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les aides vétustes à la navigation fragilisent la sécurité et la sûreté des plans d'eau des ports de la COA.

Dans le second chapitre, nous démontrerons que les plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine subissent une pollution récurrente et des actes de piraterie.

Carte N°2 : Les principaux ports de la Côte Ouest Africaine qui participent au transport maritime international

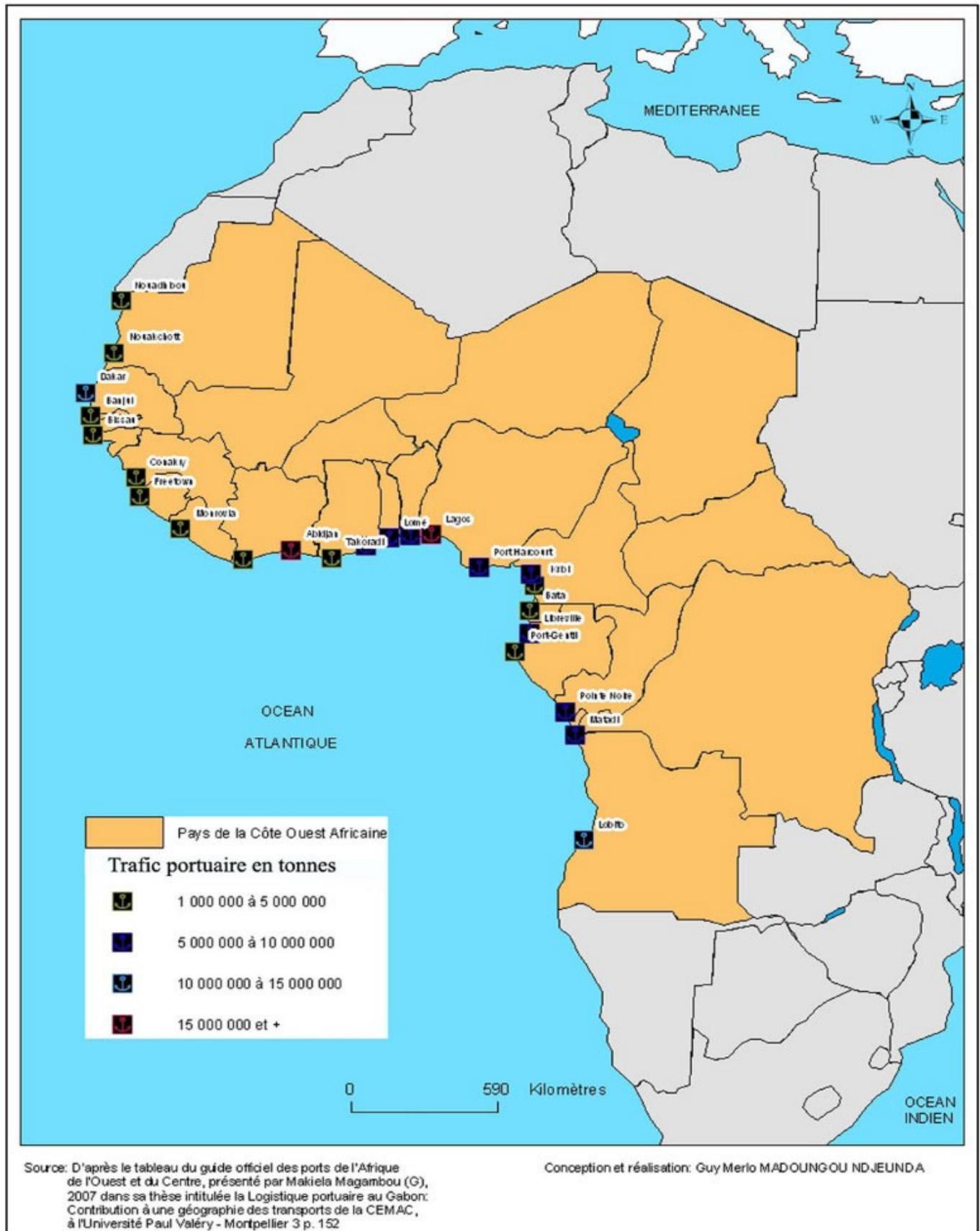


Tableau N°5 : Les similitudes des faiblesses sécuritaires des principaux ports de la

Côte Atlantique Africaine

Les principaux ports de la COA	Les insuffisances sécuritaires communes aux principaux ports de la COA							
	La pollution du domaine portuaire	L'encombrement du domaine portuaire par les commerçants informels	Le laxisme à l'entrée du port	Les aides à la navigation vétustes	La corruption, le vol et le détournement des marchandises	La vulnérabilité du plan d'eau	Le système d'éclairage et le réseau de communication incertains	La stabilité politique
Le port de Dakar	X	XX	X	X	XX	XX	XX	
Le port de Pointe-Noire	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X	X
Le port de Lomé	X	XX	XX	XX	XX	XX	X	X
Le port de Cotonou	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X
Le port d'Abidjan	XX	XX	XX	X	XX	X	XX	XX
Le port de Lagos/Apapa	XX	X	XX	X	XX	XX	XX	X
Le port de Douala	XX	X	XX	XX	XX	XX	XX	
Le port d'Owendo/Libreville	XX	X	XX	XX	X	XX	XX	
Le port de Nouakchott	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X
Le port de Banjul	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	X
Le port de Bissau	X	XX	XX	XX	X	XX	X	X
Le port de Conakry	X	XX	XX	XX	XX	XX	X	X
Le port de Freetown	X	XX	XX	XX	XX	XX	X	XX
Le port de Monrovia	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Le port de Tema	X	XX	XX	X	X	XX	XX	X
Le port de Sao Tomé	X	XX	XX	X	X	XX	X	
Le port de Malabo	XX	XX	XX	XX	X	X	X	X
Le port de Matadi	X	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX
Le port de Lobito	XX	X	XX	X	X	XX	X	XX

NB : x= insuffisance sécuritaire. xx= insuffisance sécuritaire très accentuée.

Source : Conception et réalisation ; Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mars 2008

Chapitre I : Les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les aides vétustes à

la navigation fragilisent la sécurité et la sûreté des plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine

Les installations portuaires des pays de la COA présentent de nombreuses insuffisances qui fragilisent la sécurité et la sûreté de leurs plans d'eau. Ainsi, les embarcations des pêcheurs, les navires épaves, les aides vétustes à la navigation maritime sont des lacunes qui maintiennent les plans d'eau des ports de cette région dans une insécurité permanente.

I – 1 : L'interface navires/ports de la COA : Zone régulièrement écumée par les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les immigrants clandestins

D'après le dictionnaire Larousse, « *l'interface est la jonction entre deux éléments d'un même système* ». Cette zone constitue une véritable brèche dans le système de sécurité et de sûreté, car la proximité des côtes permet aux petites embarcations de s'approcher des navires ; c'est le cas au complexe portuaire d'Owendo où les embarcations des pêcheurs côtoient au quotidien les navires qui participent au transport maritime international. Cette ouverture peut ainsi servir aux malveillants désireux de nuire à la sécurité et à la sûreté des installations portuaires et des navires aux quais de ce port. Interrogé à ce sujet pendant nos investigations sur le terrain, le PFSO du complexe portuaire d'Owendo, nous affirmait « *qu'il existe un arrêté ministériel qui interdit la fréquentation du plan d'eau du port aux embarcations des pêcheurs, mais ceux-ci ne le respectent pas, et nous n'avons pas de vedette pour bien organiser la surveillance du plan d'eau du port* ».

Dans la même veine, le Commandant Hubert Ardillon du navire *M/T Limburg* avait fait état de ce problème dans les eaux yéménites. Selon lui, cette côte est rendue dangereuse par la profondeur des eaux proches des terminaux qui oblige les navires à dériver dans une zone très fréquentée par les pêcheurs (soit 2,3 miles de la bouée de chargement). L'interface est également la zone où les remorqueurs, avitailleurs et autres embarcations sont attendus pour procéder aux formalités portuaires. Ils sont donc plus exposés qu'en haute mer où une embarcation isolée paraîtrait bien suspecte.

Les navires épaves encombrant également les plans d'eau des complexes portuaires de la COA. En effet, plusieurs navires épaves sont à l'abandon dans plusieurs ports de la présente région, c'est le cas au port autonome de Lagos/Apapa où les navires épaves encombrant le plan d'eau du port et gênent considérablement la navigation maritime en imposant parfois des manœuvres dangereuses aux navires désireux d'accéder dans ce port.

Par ailleurs, les complexes portuaires de la COA enregistrent plusieurs cas d'immigration clandestine qui pourraient contribuer à menacer leur sécurité et leur sûreté. Il existe une forme d'immigration « Sud-Sud » entre les pays de l'Afrique Occidentale. En effet, les immigrants proviennent généralement des pays de l'Afrique de l'Ouest (Nigéria, Bénin, Togo, Sénégal, Mali, Burkina-Faso, Niger, Ghana, Côte-d'Ivoire) pour les pays de l'Afrique Centrale, en particulier le Gabon. Ceux-ci empruntent dangereusement des pirogues et rarement des navires pour rejoindre nuitamment les côtes de l'Afrique Centrale. L'arrestation par les agents de la Marine Marchande du Gabon le 01 novembre 2004 d'une pirogue provenant du Nigéria, avec à son bord une quarantaine d'immigrés de nationalités diverses est une illustration parfaite de ce phénomène.

Cependant, il importe de souligner que l'immigration clandestine n'est pas une menace au sens direct pour les activités et les installations portuaires de la COA. Toutefois compte tenu des éventuelles menaces qu'elle peut occasionner, on est obligé de la considérer comme une menace portuaire. Car certains immigrants sont souvent auteurs d'actes illicites tels que le trafic des drogues et des armes sur lequel nous reviendrons plus explicitement dans le premier chapitre de la troisième partie de ce travail.

En effet, les gouvernements des pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA, doivent réorganiser les activités maritimes jouxtant les zones de mouillage, réglementer la durée de stationnement des navires épaves dans leurs installations portuaires et réorganiser la lutte contre l'immigration clandestine dans le souci de la sécurité et de la sûreté des infrastructures portuaires qui ne méritent pas des encombrements qui peuvent à la longue servir de brèches aux malfrats malintentionnés, qui ne doutent certainement plus de la vétusté des aides à la navigation de cette région.

I – 2 : Les aides à la navigation maritime sur la Côte Ouest Africaine sont vétustes

La sécurité de la navigation maritime est un aspect fondamental dans la chaîne du transport maritime international. Ainsi, chaque Etat côtier participant à la navigation maritime internationale a le devoir d'informer les navires s'approchant de ses côtes des dangers existants. En effet, l'article 15, alinéa 2 de la Convention de Genève de 1958, sur la mer territoriale et la zone contiguë stipule que « *l'Etat riverain est tenu de faire connaître de façon appropriée tous les dangers dont il a connaissance qui menacent la navigation dans sa mer territoriale* ». Les Etats côtiers sont ainsi dans l'obligation de contribuer à la sécurité de la navigation maritime internationale. Cette obligation est explicitement notifiée par la Convention de Montego Bay de 1982 sur le droit de la mer dans l'article 60 alinéa 3 relatif aux îles artificielles, installations et ouvrages dans la zone économique exclusive, ainsi, « *leur construction doit être dûment notifiée et l'entretien de moyens permanents pour signaler leur présence doit être assurée* ». Dans la même veine, la règle 14 du chapitre V de la Convention SOLAS consacrée à la sécurité de la navigation maritime stipule que « *les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation... dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque* ».

Or sur la COA, on constate d'une manière générale que la sécurité de la navigation maritime est très précaire. On remarque par exemple que certaines installations portuaires de cette région ne disposent presque pas des aides à la navigation, et, si celles-ci existent, elles sont souvent dans un état de vétusté regrettable. Ainsi, nous analyserons d'abord comme étude de cas, l'état des aides à la navigation maritime au port d'Owendo/Libreville (Le choix du port d'Owendo/Libreville est motivé simplement par le souci de mener une étude pouvant contribuer à la réhabilitation des aides à la navigation maritime de ce port). Ensuite, nous démontrerons que, hormis le pilotage et le remorquage portuaire, certaines aides à la navigation maritime sont mal exploitées sur la Côte Atlantique Africaine.

I – 2 – 1 : Le complexe portuaire d’Owendo/Libreville

Le complexe portuaire d’Owendo/Libreville est l’une des principales plates formes portuaires en Afrique Centrale comme le Port Autonome de Douala/Bonabéri et le Port Autonome de Pointe-Noire. Il est également le principal port du Gabon. Dans les paragraphes suivant nous allons présenter sa localisation géographique, ses terminaux et son trafic de marchandises.

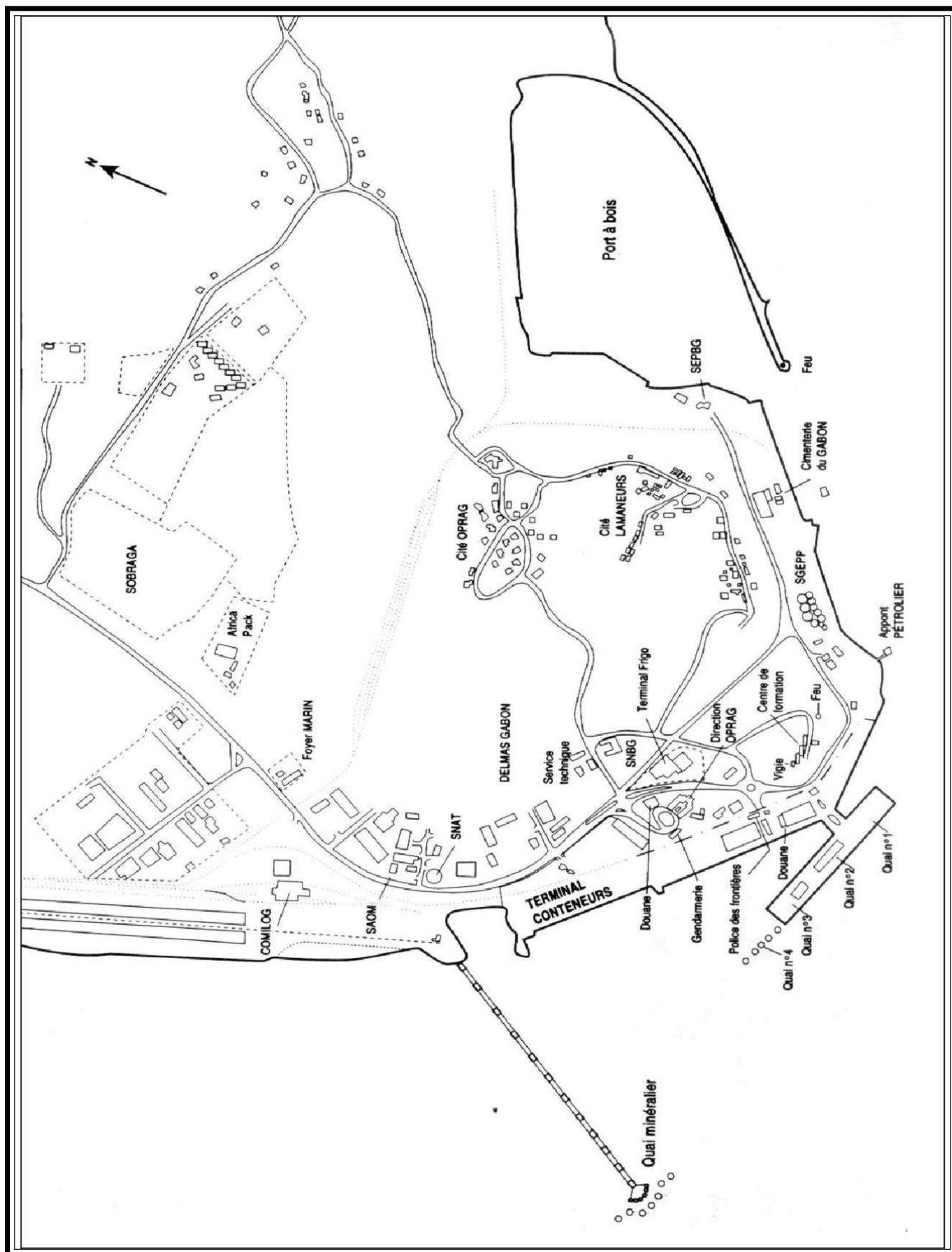
I – 2 – 1 – 1 : La localisation géographique du domaine portuaire d’Owendo

Le port d’Owendo est situé au Sud-Ouest de Libreville, plus précisément entre le 9°15’ et 9°40’ de longitude est et entre 0°15’ et 0°30’ de latitude nord. Il est à l’intérieur de l’Estuaire du fleuve Komo. Il est implanté à la pointe d’Owendo sur une fosse naturelle d’une profondeur de moins de 11 mètres jouxtant la terre ferme, à partir de 200 mètres de la côte. Ces fonds peuvent atteindre par endroit une profondeur de 14 mètres grâce à la convergence des courants. L’estuaire du fleuve Komo qui abrite ce port atteint par endroits une largeur de 16 km. Cette largeur est de 12 km devant la pointe d’Owendo. Il bénéficie de la protection naturelle de la houle sud-ouest par la pointe Pongara. En effet, ce port ne dispose pas d’ouvrages de protection, en dehors de la ligne de 1200 mètres du port à bois qui délimite le plan d’eau de stockage de 40 ha. Il est distant de la capitale gabonaise d’environ 15 km.

Il importe de souligner que le complexe portuaire d’Owendo s’étend le long de la rive droite de l’Estuaire du Komo. Il renferme une superficie de 1600 hectares et comprend trois zones (Carte N°3). Ces zones sont délimitées par la route desserte d’Owendo et les installations du Transgabonais. Ainsi, on distingue les parties suivantes au port d’Owendo :

- La partie Nord couvre une superficie de 110 hectares. Elle est occupée par les entreprises de bâtiment et travaux publics ;
- La partie Sud renferme une superficie de 125 hectares dont le quart est occupé par des entreprises de trafics spécialisés, telles que «le Ciment du Gabon», la pétrochimie, les hydrocarbures et bien d’autres ;

Carte N°3 : Le complexe portuaire d'Owendo/Libreville



Source : Edgard Faure, Thèse de Doctorat, Université de Nantes, 2000, p. 269

- Située à l'Est de la route d'Owendo, la troisième partie referme des logements, des bureaux et des parcs à conteneurs.

I – 2 – 1 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire d'Owendo/Libreville

Les terminaux du complexe portuaire d'Owendo disposent d'une superficie d'environ 565 m². Ils ont une profondeur moyenne de 10 m et disposent de 5 postes à quai, dont 3 postes pour le commerce, un poste roulier et un poste minéralier. L'espace portuaire est délimité par la barrière douanière. Il est réparti en trois zones :

La première zone couvre une superficie de 33.740 m², dont 11.776 m² sont occupés pour le stockage des marchandises, soit un pourcentage de 11,98% de l'ensemble des zones occupées du port commercial d'Owendo. Elle est composée de l'ouvrage d'accostage (c'est-à-dire l'appontement proprement dit) et de la passerelle qui le relie à la terre. Son quai, large de 30 m est équipé d'une voie ferrée permettant d'effectuer des opérations de transbordement direct sur les wagons. Une autre voie ferrée dessert l'arrière des hangars 2 et 3 (qui ont une superficie totale de 4.200 m²) et le terre-plein du poste n°1. Cette zone comprend également un terre-plein à conteneurs de 5.000 m² et un terre-plein général cargo de 2576 m², soit 21,88% d'espace occupé dans la première zone.

La deuxième zone couvre une superficie de 95.000 m². C'est la zone des marchandises diverses, dont 46.060 m² sont occupés par les hangars 1, 4 et 5. Sa superficie totale est de 10.400 m². Le parc à conteneurs dans cette zone comprend le hangar n°1 de 2.400 m² pour le dégroupage des boîtes, le terre-plein Ouest général cargo de 28.000 m² et le terre plein Est de la société SDV de 7.660 m². La surface occupée de cette deuxième zone dépasse largement celle de la première zone, car elle représente 46,84% du total des zones occupées (Tableau N°6). Ce fort taux d'occupation s'explique du fait que la deuxième zone est celle des marchandises diverses.

La troisième zone est prélevée sur les terrains de la zone industrielle Sud du complexe portuaire où ont été aménagées des aires de stockage pour les conteneurs. Cette zone couvre une superficie estimée à 40.500 m², soit 41,18% des zones occupées par le port commercial d'Owendo (Tableau N°6). Cette troisième zone est constituée d'un terre-plein

cargo général de 2.500 m², d'un terre-plein pour les conteneurs de 33.000 m² et d'une zone de dégroupement de 5.000 m², soit 12,35% d'espace occupé de cette zone. Une extension de 23.000 m² a été réalisée dans cette zone pour le stockage des conteneurs.

Tableau N°6 : Présentation du complexe portuaire d'Owendo par zone d'occupation

Les différentes zones	Occupant de l'espace	Surface d'occupation en m2	Pourcentage d'occupation spatiale	Pourcentage d'occupation par zone
Zone 1	Hangars 2 et 3	4 200	35,67%	-
	TP Conteneurs	5 000	42,45%	-
	TP général cargo	2 576	21,88%	-
	Surface total occupée la zone 1	11 776	100,00%	11,98%
Zone 2	Hangars 1, 4 et 5	10 400	22,57%	-
	TP général cargo	28 000	60,80%	-
	TP conteneurs	7 660	16,63%	-
	Surface total occupée la zone 2	46 060	100,00%	46,84%
Zone 3	Zone de dégroupement	5 000	12,35%	-
	TP cargo général	2 500	6,17%	-
	TP conteneurs	33 000	81,48%	-
	Surface total occupée la zone 3	40 500	100,00%	41,18%
TOTAUX DES ZONES D'EXPLOITATION		98 336	-	100,00%

Source : Conception et réalisation ; Guy Merlo Madoungou Ndjéunda, Mars 2005

Soulignons que le terminal à conteneurs du complexe portuaire d'Owendo ne répond plus depuis quelques années à la demande des opérateurs économiques. En effet, un autre terminal à conteneurs doit être construit afin de désengorger celui-ci. C'est dans cette optique que le Président de la République gabonaise El Hadj Omar Bongo Ondimba a procédé le vendredi 3 août 2007 au lancement des travaux de construction d'un nouveau terminal à conteneurs. Celui-ci sera réalisé par le Groupe Bolloré en étroite collaboration avec le gouvernement gabonais. Il pourra accueillir environ 40.000 conteneurs supplémentaires.

I – 2 – 1 – 3 : Le trafic de marchandises du port d'Owendo/Libreville évolue en dents de scie depuis plus de 15 ans

La principale plate forme portuaire du Gabon enregistre un flux de marchandises considérable depuis plusieurs années. Cependant, depuis la décennie des années 1990, ce trafic de marchandises évolue en dents de scie et frôle à peine la barre de 4 millions de tonnes (Tableau N°7).

Tableau N°7 : Le trafic maritime du port d'Owendo/Libreville de 1988 à 2002

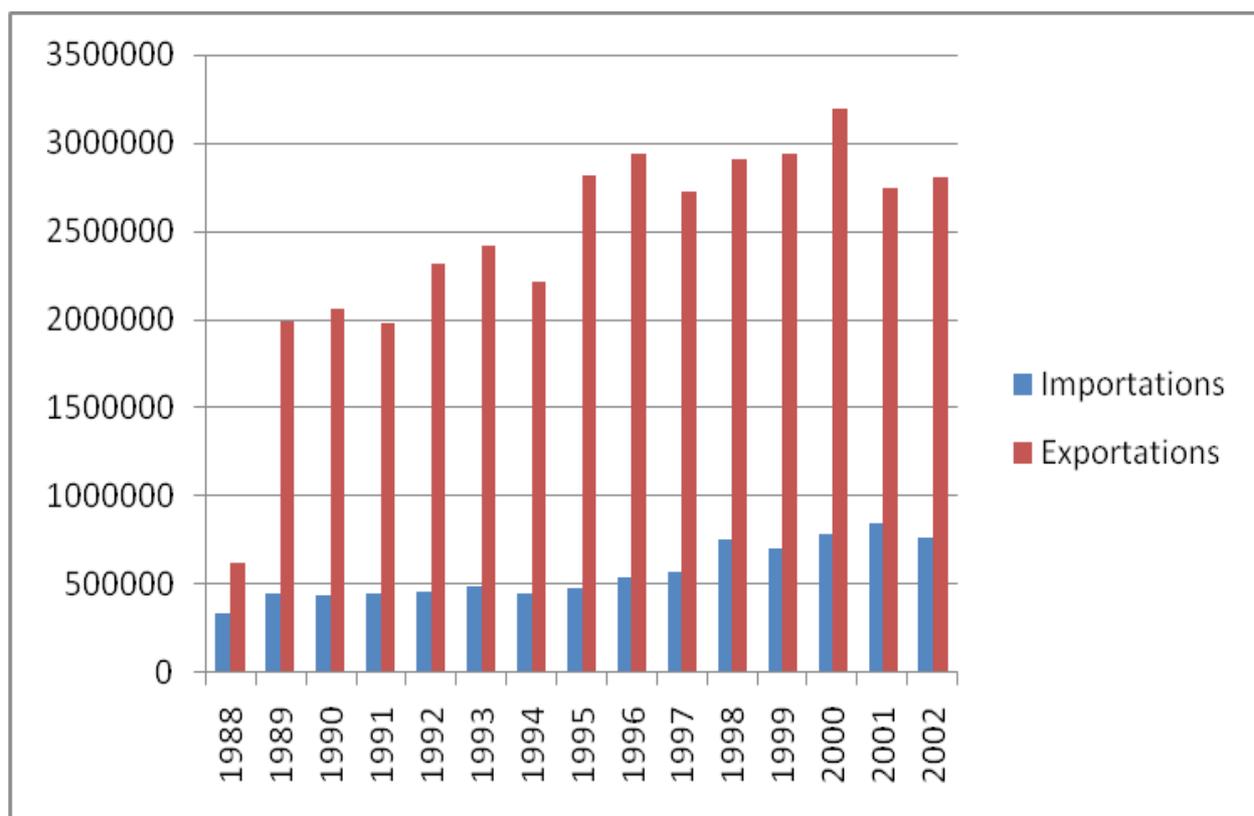
ANNEES	NBRE ESCALES	TONNEAUX JAUGE BRUTE	VOLUME METRIQUE	MARCHANDISES (Tonnage métrique)		
				DEBARQUEES (ENTREES)	EMBARQUEES (SORTIES)	TOTAL entrées / Sorties
1988	514	6 100 621	-	333 973	620 683	952 656
1989	624	6 691 510	-	453 788	1 987 695	2 441 484
1990	601	6 656 209	-	439 757	2 062 583	2 502 340
1991	581	13 645 180	-	445 953	1 982 734	2 428 687
1992	605	6 342 018	-	454 521	2 312 879	2 767 400
1993	575	7 304 889	-	485 621	2 418 715	2 904 336
1994	537	6 410 394	-	448 349	2 211 906	2 660 255
1995	596	7 684 092	-	477 628	2 816 091	3 293 719
1996	636	7 903 383	-	540 450	2 937 197	3 477 647
1997	693	8 698 067	-	570 760	2 728 120	3 298 880
1998	740	-	22 986 975	5 760 193	2 905 472	3 665 665
1999	677	-	24 950 169	9 704 812	2 939 362	3 644 174
2000	693	-	22 804 664	4 782 600	3 198 103	3 980 703
2001	661	-	22 765 069	9 842 130	2 743 421	3 585 551
2002	682	-	24 313 425	5 761 952	2 805 254	3 567 206

Source: Direction commerciale et d'exploitation OPRAG 2003.

Après cette brève présentation du Complexe portuaire d'Owendo, intéressons-nous maintenant à ses aides de navigation maritime.

Graphique N°1 : Evolution du trafic du port d'Owendo/Libreville de 1988 à 2002

(en tonnes métriques)



Source : Direction commerciale et d'exploitation de l'OPRAG Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjéunda, Octobre 2008

I – 2 – 2 : La signalisation et le balisage non entretenu des ports de la COA :

Le cas du port d'Owendo/Libreville

Le balisage est « l'ensemble des signaux fixes ou flottants, pouvant être équipés de flux ou de signaux sonores, établis pour signaler les dangers ou aider un navire à suivre un chenal »¹²⁸. Toutefois, on utilise le terme de signalisation pour désigner l'ensemble des aides à la navigation maritime, en particulier les dispositifs visuels, sonores ou radioélectriques concourant à assurer la sécurité des navires et à faciliter leurs mouvements (P. Boisson, 1989). En effet, la signalisation maritime concourt à l'organisation du trafic maritime international qui est constitué par des schémas spécifiques de route à suivre par les navires, institués surtout dans des zones où la circulation requiert une régulation en fonction de la densité, de la configuration du trafic et de l'environnement.

¹²⁸ Dictionnaire GRUSS de Marine, 1978, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, p. 140

Ainsi, la signalisation maritime joue un rôle fondamental dans le dispositif d'organisation et de séparation de trafic dans des zones d'affluences, car elle permet de bien organiser le trafic sur les voies lointaines des côtes et d'éviter les accidents.

En effet, la signalisation maritime doit être suffisante, fiable et le balisage doit être particulièrement adapté aux nouveaux besoins de la navigation. Si cette exigence semble satisfaisante en ce qui concerne les côtes de l'Europe et des Etats-Unis d'Amérique, il n'en va pas de même dans toutes les régions du globe (P. Boisson, 1998). Sur la COA, la signalisation maritime qui est une mission régalienne de l'Etat et un élément primordial de la sécurité des navigateurs (M. Babkine et J. Marchand, 2000) est dans un état de vétusté lamentable. A titre d'illustration, nous allons nous attarder sur le cas du port d'Owendo de Libreville dont les aides à la navigation sont dans un état de vétusté regrettable.

I – 2 – 2 – 1 : Dans quel état se trouvent les aides à la navigation maritime au Gabon ?

Les aides à la navigation maritime sont constituées par l'ensemble des dispositifs mis en place pour une navigation en toute sécurité. Ces aides peuvent être visuelles, sonores ou radioélectriques. Elles ont pour objectifs principaux :

- D'indiquer les zones dangereuses aux abords des côtes et des grandes routes maritimes ;
- De guider les navires vers les ports ;
- De donner les moyens aux navires de connaître leur position sur la côte comme au large, de jour comme de nuit.

Ainsi, chaque Etat membre de l'OMI doit veiller à l'application de la règle 14 du chapitre V de la Convention SOLAS de 1974 qui stipule que les Gouvernements contractants doivent assurer l'installation et l'entretien des aides à la navigation. Cette recommandation est mal appliquée au Gabon, dans la mesure où la quasi-totalité de ses aides à la navigation se trouve dans un état de délabrement avancé.

Le tableau suivant (Tableau N°8) fait apparaître un système de signalisation quasi-inexistant. Dans la mesure où les repères sont détruits avec le temps, le manque d'entretien serait l'une des causes de cette disparition. Certains signaux sont arrachés de leur point fixe et se retrouvent au fond de l'estuaire. A ce propos, P. Boisson affirme que *«tous les usagers de la mer s'accordent pour insister sur l'importance de la qualité de la maintenance des bouées qui conditionne leur fiabilité : Un balisage mal entretenu serait plus dangereux qu'une absence totale de balisage »*¹²⁹. Cette situation rend très pénible le passage du chenal d'accès au port d'Owendo. Par conséquent, l'accès aux installations portuaires du Gabon en général et d'Owendo en particulier n'offre pas les commodités requises pour un passage et une manœuvre sans risque. Car, la situation actuelle des aides à la navigation de cette installation portuaire n'est pas conforme aux recommandations de l'OMI et de l'Association Internationale de la Signalisation Maritime. La carte N°4 (page 156) présente les aides à la navigation maritime que les commandants de navires devraient rencontrer dans l'estuaire du Gabon.

I – 2 – 2 – 2 : Le système optique est respecté au Gabon, cependant les feux qui le caractérisent sont défectueux

En matière de signalisation maritime, le signal lumineux émis par un phare a des caractéristiques spécifiques qui permettent aux marins de l'identifier et de l'utiliser pour leur position et (ou) leur route. Ainsi, on distingue 4 principaux types de signal lumineux dans la signalisation maritime :

- Les feux à éclats courts ou longs (é.). Ils émettent brièvement un ou plusieurs signaux de lumière. Les périodes d'extinction sont plus longues que les périodes de lumière ;
- Les feux scintillant (sc.) : Les signaux de lumière sont très brefs et très rapprochés ;
- Les feux isophases (i.) : La durée des périodes de lumière et d'extinction sont identiques ;

¹²⁹ Boisson, (P.), Op. Cit. p. 405

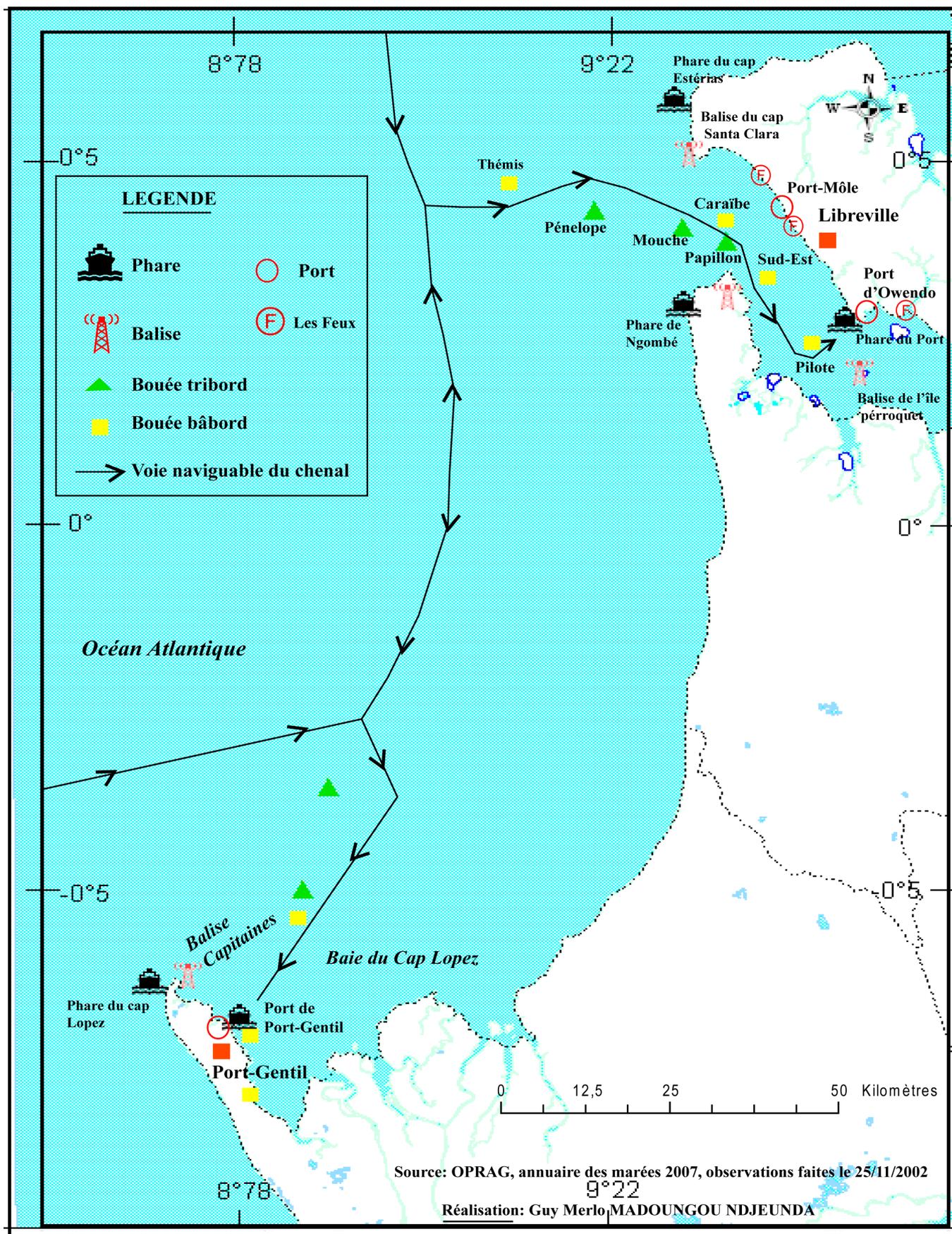
- Les feux à occultations (occ.) : Les périodes d'obscurité sont brèves.

Tableau N° 8 : Etat actuel des aides à la navigation maritime au Gabon

N° identification NAVAREA	Désignation du point	coordonnées géographiques		Caractéristiques	Observations
		Latitude Nord	Longitude Est		
	Phares				
66400	NGOMBE	0°18'35	9°18'30	F.é (10) 57m 25M	Feu éteint Détruit et éteint
66230	ESTERIAS	0°37'15	9°19'57	F.2é.1é (15s) 18M 12M	
67300	OWENDO	0°17'18	9°30'50	F.2é (6s) 46m 8M	Feu éteint
67700	CAP LOPEZ	0°38'35	8°42'	F.é (5s) 32m 20M	Feu éteint
67500	Balises PERROQUET PONGARA CAPITAINES	0°12'95 0°21'07 0°37'6	9°30'73 9°21'37 8°43'1	F.é (4s) 5m 9 M Balise radar F.é (2s) r 4,8 M Balise radio	Mauvais état Mauvais état En fonction (Total Gabon)
	Bouées				
66450	THEMIS	0°25'6	9°13'6	F.é (4s) r	Feu éteint
66500	PENELOPE	0°25'20	9°16'70	F.2é (6s) v	Disparue
66650	CARAIBES	0°23'9	9°20'9	F.é (4s) r	Eteint
66600	PAPILLON	0°23'50	9°20'40	F.2é (6s) v	Disparue
66800	SUD-EST	0°21'6	9°23'00	F.é (4s) r	Disparue
66880	PILOTE	0°17'45	9°27'20	F.i (4s) b	Disparue
66550	MOUCHE	0°24'4	9°27'20	F.é (4s) v	Disparue
67740	PRINCE	0°36'2	8°48'7	F.é (4s) r 8M	Feu éteint
67750	CLAIRETTE	0°40'55	8°47'10	F.sc. (4s) v 8M	Disparue
67760	ALCYON	0°42'53	8°46'	F.é (4s) r 5M	Eteint
67990	TALISMAN	0°42'1	8°47'9	F.é (4s) v 5M	Disparue
	Feux				
67020	J. EBORI	0°23'80	9°26'10	F.i (4s) v	Feu éteint
67050	DOWE			F.i (4s) r	Feu éteint
67450	PORT A BOIS	9°31'03	0°17'42	F.e (5s) v	Feu éteint

Source : Annuaire des marées 2007. Observations faites le 25 novembre 2002/Ouvrage du SHOM, 1983. Livre des feux et brumes.

**Carte N°4 : Les aides à la navigation maritime qui devraient exister sur
la côte gabonaise**



En effet, le signal lumineux est le plus souvent de couleur blanche, car, cette couleur est plus visible au loin. Il peut être aussi de couleur rouge. Ainsi, la couleur verte est

généralement réservée aux feux à secteur, car cette couleur n'est visible relativement que de près. L. G. Indjele Adouboua affirme dans la même veine que les feux à secteur qui émettent un signal de plusieurs couleurs éclairent généralement en blanc la zone de navigation saine, en vert et rouge les zones dangereuses situées à bâbord et tribord de la zone saine.

Ainsi, pour éviter toute erreur d'identification, deux phares situés dans la même zone de navigation ne doivent jamais posséder les mêmes caractéristiques. En effet, c'est dans le souci d'assurer une navigation en toute sécurité que l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) a adopté lors d'une conférence à Tokyo en 1980, un système de balisage normalisé dit AISM. Ce système répartit les océans du globe en 2 zones. La zone A regroupe l'Europe, l'Afrique, l'Océanie, l'Asie (sans le Japon), la Corée du Nord et la Chine. La zone B regroupe les Amériques, le Pacifique, le Japon, la Corée du Sud, les Philippines. Dans la zone B, les couleurs du balisage latéral sont inversées afin d'éviter la confusion avec ceux de la zone A.

Par conséquent, le système de signalisation utilisé au Gabon est le « système A rouge à bâbord ». Celui-ci est bien respecté par le Service de Signalisation Maritime du Ministère de la Marine Marchande de ce pays. Pour mieux comprendre le fonctionnement des feux et des balises au niveau du chenal d'accès du port d'Owendo, nous vous présentons quelques exemples de signalisations qui ont existé dans ce complexe portuaire :

- F.2é (6s) v, signifie : Feux à 2 éclats lumineux court ou long qui s'allument toutes les 6 secondes pour orienter les navires à tribord (à droite) ;
- F.é (4s) r, signifie : Feux à un éclat court ou long s'allumant toutes les 4 secondes et orientent les navires à bâbord (à gauche) ;
- F.é (10s), 57m, 25m : Phares possédant un feu à éclat court ou long¹³⁰ s'allumant toutes les 10 secondes. Ce phare a 50 mètres de haut et une portée lumineuse de 25 milles¹³¹ marins, c'est-à-dire 46.300 m ;
- F.i (4s), signifie : Feux isophares¹³² qui s'allument toutes les 4 secondes ;

¹³⁰ Les signaux lumineux sont émis brièvement et les périodes d'extinction sont plus importantes que les périodes lumineuses.

¹³¹ 1 mille marin = 1852 mètres

¹³² La durée de la période de la lumière et d'extinction est identique.

- F.2 occ. (6s), signifie : Feux à occultation s'allumant toutes les 6 secondes.

Malheureusement, la quasi-totalité de ces feux ne fonctionnent plus ou n'existent plus sur la côte gabonaise, comme le démontre le tableau précédent. Cette situation rend pénible la navigation dans l'Estuaire du Gabon.

I – 2 – 2 – 3 : Les amers défectueux

L'amer¹³³ est l'une des aides fondamentales dans la navigation maritime. Car, à l'approche des côtes, le navire doit pouvoir s'orienter à l'aide des points fixes et identifiables. Le plus célèbre amer est certainement le Phare d'Alexandrie, construit sur l'île de Pharos (en Egypte) depuis l'Antiquité (L. G. Indjele Adouboua, 2006). Remarquable par ses dimensions et son architecture, il guidait les navires vers l'entrée du port égyptien. Ce repère visuel identifiable sans ambiguïté sur la côte est utilisé pour naviguer en suivant un alignement. Les principaux amers artificiels implantés dans l'estuaire du Gabon sont les phares de Ngombé et du Cap Estérias. Ce sont des phares de jalonnement ou de cap saillant, c'est-à-dire qu'ils sont placés en des points précis pour orienter les navires, avant que les moyens technologiques actuels ne soient pris en compte (L. G. Indjele Adouboua, 2006).

Certains bâtiments administratifs identifiables sur la côte peuvent aussi servir d'amer aux navires. En effet, sur la côte Gabonaise, les bâtiments identifiables tels que le Palais Présidentiel de Libreville, l'Hôpital Jeanne Ebori et la Cathédrale Sainte-Marie permettent aux navires de s'orienter jusqu'au port d'Owendo. A Port-Gentil, de jour, les réservoirs de pétrole du Cap Lopez, la raffinerie de la SOGARA¹³⁴, les châteaux d'eau, la base logistique de Total Gabon, l'hôpital Paul Igambas et l'antenne de la télévision nationale sont des amers remarquables pour les navires. De nuit, ce sont des torchères qui s'étalent sur plusieurs points, et la raffinerie qui permettent aux navires de s'orienter. Ces amers sont généralement dans un état de vétusté qui pourrait dérouter les navires, dans la mesure où un bâtiment délabré n'est plus très visible à distance, ce qui pourrait amener les navires à avancer un peu plus vers la côte pour bien les percevoir au risque d'échouer. Les travaux actuels de la restructuration de

¹³³ Point de repère fixe, identifiable sans ambiguïté.

¹³⁴ La SOGARA c'est la Société Gabonaise de Raffinerie basée à Port-Gentil, la capitale économique du Gabon.

la Cathédrale Sainte-Marie et du Palais Présidentiel de Libreville permettront à n'en point douter aux navires de mieux s'orienter sur la côte gabonaise.

Il convient de souligner que l'amer peut également être naturel. En effet, le sommet d'une colline peut permettre à un navire de s'orienter sur la côte. C'est le cas du Mont Boüet où se trouve l'actuel Palais de la Démocratie de Libreville. Le sommet de cette colline est visible au loin sur la côte et aide ainsi les navires à bien s'orienter vers le port d'Owendo.

En revanche, il importe de souligner que l'aménagement urbain fait en sorte que certains de ces points remarquables ne jouent plus parfaitement leur rôle. Car, ils deviennent difficilement remarquables et au pire des cas, ils disparaissent. Par exemple, l'abaissement d'une colline pour rendre la surface plane afin de mieux exploiter l'espace entraîne de facto la disparition de la colline.

En effet, les amers jouent un rôle fondamental dans la navigation maritime lorsque les navires sont près des côtes. A l'approche des côtes, les informations par satellite (GPS) ne sont plus assez précises. Ainsi, les amers permettent le positionnement du navire sur la carte lors de son atterrissage (l'arrivée du navire sur la côte en provenant du large), le met à l'écart des dangers peu visibles comme les fonds peu profonds et le guide dans les chenaux étroits menant au port ou à un mouillage. A ce sujet, L. G. Indjele Adouboua affirme que le navigateur utilise les amers en relevant leur gisement avec un compas de relèvement. En reportant le relèvement de 2 amers sur la carte marine, il obtient 2 droites dont l'intersection coïncide avec la position du navire.

En outre, lorsqu'un navire doit emprunter un chenal bordé de dangers et mal balisé comme le sont ceux de la quasi-totalité des ports de la COA en général et celui du port d'Owendo/Libreville en particulier, les instructions nautiques indiquent souvent deux amers « remarquables » qui, lorsqu'ils sont maintenus alignés durant la progression du navire, permettront de le maintenir sur une route sûre. D'où l'importance de la visibilité des amers que nous avons évoquée dans les paragraphes précédents.

I – 2 – 2 – 4 : Les phares vétustes

Les premiers phares (le mot phare provient du grec Pharos) sont apparus en transport maritime durant l'Antiquité. Ils permettaient aux navires de repérer principalement la terre et les villes portuaires. Ainsi, les phares ont été les premiers moyens pour les navires de repérer les zones dangereuses et les ports. Le développement aujourd'hui des systèmes de positionnement moderne plus performants tels que le GPS et bien d'autres raréfie leur utilisation. Ainsi, il existe seulement environ 1500 phares maritimes encore en service dans le monde.

En effet, les phares sont de plus en plus utilisés dans les pays en voie de développement, en particulier dans les pays de la COA. Car, ceux-ci n'ont pas assez de moyens pour se doter du matériel de positionnement de haute technologie comme les pays développés (les USA, la France, la Grande-Bretagne, le Japon et bien d'autres).

Ainsi, au Gabon, les phares occupent une place prépondérante dans la signalisation maritime. Les phares et feux au Gabon sont classés en 3 catégories selon les exigences de l'Association Internationale de Signalisation Maritime (AISM) :

- Les phares de grand atterrissage qui marquent les tournants des routes de navigation. Ce sont les phares du Cap Estérias, de Ngombé et du Cap Lopez qui jouent ce rôle ;
- Les phares de jalonnement ou de cap saillant qui précisent le tracé d'une route très fréquentée. C'est le phare d'Owendo qui joue ce rôle ;
- Les phares et feux d'entrée de port ou feux de musoir qui guident les navires à l'approche des estuaires et des ports. Ce sont les feux du port à bois et du port Môle qui jouent ce rôle.

Le tableau suivant (Tableau N°9) présente la classification des phares et des feux que l'on devrait rencontrer dans l'Estuaire du Gabon.

D'après les exigences de l'AISM, pour qu'un phare ou un feu soit vu de loin, il faut que son foyer lumineux soit placé haut (ce qui réduit l'effet de la rotondité de la terre) et que

le faisceau lumineux soit puissant. C'est la combinaison de ces 2 éléments qui définit la portée du phare ou du feu.

Par ailleurs, l'AISM exige que les phares soient distincts des feux. Ainsi, au Gabon, les phares se distinguent des feux par les caractéristiques suivantes :

- Leurs hauteurs : Elles sont supérieures à 18 mètres au 0 hydro ;
- Leur intensité lumineuse : Elle peut être perçue jusqu'à au moins 8 milles marins ;

Tableau N°9 : Classification des phares et des feux dans l'estuaire du Gabon

Désignation du point	Feux de grand atterrissage	Feux d'atterrissage secondaire	Feux de musoir ou de position de port	Feux d'alignement et de jalonnement
Phares				
NGOMBE	X			X
ESTERIAS				X
OWENDO		X	X	
CAP LOPEZ	X			
Balises				
PERROQUET				X
PONGARA				X
CAPITAINES			X	
Bouées				
THEMIS				X
PENELOPE				X
CARAIBES				X
PAPILLON				X
SUD-EST				X
PILOTE				X
MOUCHE				X
PRINCE				X
CLAIRETTE			X	
ALCYON				X
TALISMAN				X
Feux				
J.EBORI			X	
DOWE			X	
PORT A BOIS			X	

X : Indique à quel type de feux correspondent les phares, les balises et les bouées.

Source : Annuaire des marées 2007. Observations faites le 25 novembre 2002

- Ces phares sont généralement des phares de grand atterrissage ou de jalonnement.

Mais, la quasi-totalité de ces phares et feux qui constituent le système de signalisation maritime au Gabon ne fonctionne plus par manque d'entretien et de suivi (Carte N°4 à la page 156). Certains d'entre eux ont complètement disparu, c'est le cas des feux du port à bois, de la bouée Pénélope, de la bouée Papillon, de la bouée Sud- Est, de la bouée Caraïbe et de la bouée Pilote. Les feux du phare de NGOMBE sont complètement éteints. Les feux vert et rouge du musoir de Libreville son inexistant. La bouée THEMIS est encore présente, mais, sa peinture est très dégradée et son réflecteur Radar est éteint. Et le feu de la pointe d'Owendo présente une structure en état d'abandon. Les photos suivantes et la carte N°4 à la page 156 illustrent l'état de délabrement dans lequel se trouvent les phares du Gabon.

Les phares du Cap Lopez (Photo N°1) et du Cap Estérias (Photo N°2) sont actuellement dans un état désolant. Il serait judicieux qu'ils soient réhabilités le plus tôt possible. Le phare du Cap Lopez est fortement endommagé à cause de son exposition à la houle. Et celui du Cap Estérias a pris un véritable « coup de vieux » à cause de son manque d'entretien.

Photo N°1 : Le phare du Cap Lopez



Cliché : OPRAG, 2007

Photo N°2 : Le phare du Cap Estérias



Cliché : L. G. Indjele Adouboua, 2006, Les Aides à la Navigation Maritime au Gabon, Mémoire de DESS, Université Omar Bongo, p 80

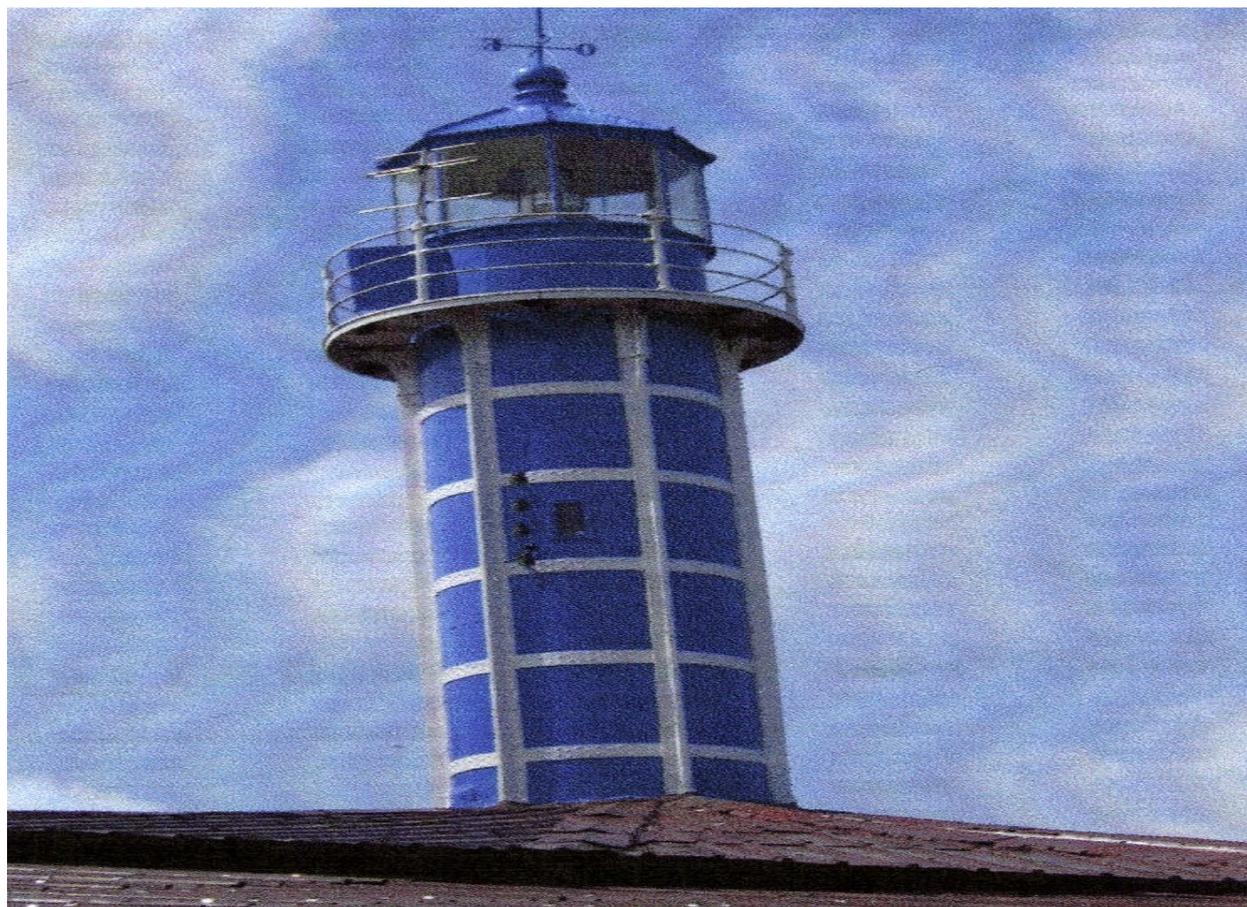
Photo N°3 : Le phare de Ngombé avant sa restructuration



Cliché : L. G. Indjele Adouboua. Idem, p 81

La photo N°3 de la page précédente présente le phare de Ngombé avant sa restructuration. La photo N°4 présente ce même phare après une cure de jouvence. Cependant, elle n'est pas conforme aux normes internationales parce que sa couleur ne correspond pas aux exigences de l'AIMS.

Photo N°4 : Le phare de Ngombé actuellement



Cliché : L. G. Indjele Adouboua. Idem, p 81

I – 2 – 2 – 5 : Les bouées flotteurs défectueux

Les bouées flotteurs sont indispensables dans la signalisation maritime. En effet, en mer, elles permettent de marquer un parcours, un chenal obligatoire, dangereux ou interdit à la navigation pour certaines catégories de navires. D'après les exigences de l'AIMS ses couleurs et dimensions varient en fonction d'un code normalisé et de sa zone d'implantation.

Ainsi, dans l'Estuaire du Gabon, les bouées flotteurs sont utilisées selon les recommandations de l'AIMS. Cependant, cet outil d'aide à la navigation maritime est dans un état de vétusté lamentable dans la mesure où elles ne sont pas entretenues. En effet, la bouée qui est un flotteur rempli d'une matière solide plus légère que l'eau (telle que la mousse hydrophobe de polystyrène), qui empêche le contenant de se remplir d'eau ou de se dégonfler, qui perd son efficacité en cas de crevaisson ou de fuite après un choc. Et dont la flottaison est obtenue suivant le principe « de la poussée d'Archimède »¹³⁵ (L. G. Indjele Adouboua, 2006), doit bénéficier d'une attention particulière en matière de surveillance et d'entretien. Ce qui n'est pas le cas des bouées flotteurs du Gabon. La photo suivante présente l'état délabré de la bouée Caraïbe située dans le chenal de l'Estuaire du Gabon.

Photo N°5 : La bouée Caraïbe



Cliché : L. G. Indjele Adouboua. Op. Cit. p 85

¹³⁵ Sa masse est inférieure à celle de son volume équivalent en eau

I – 2 – 2 – 6 : Le balisage non entretenu

Le balisage désigne en transport maritime l'ensemble des marques flottantes placées en mer ou à terre permettant d'indiquer aux navires les dangers et le tracé des chenaux d'accès aux ports et abris. Comme les feux et les phares, les balises peuvent être équipées d'émetteurs sonores pour permettre leur localisation par temps de brume. C'est dans cette optique que le Ministère de la Marine Nationale a mis en place en 2006 un programme d'implantation de sémaphores érigés à côté des balises et phares, afin d'améliorer la surveillance des zones à risque. Cette initiative est louable mais très insuffisante. Car, les balises de la côte gabonaise sont dans un état très défectueux.

Les photos suivantes présentent les balises existantes sur la côte gabonaise. La photo N°6 présente la balise de l'île Perroquet, elle est importante et stratégique pour l'accès au port d'Owendo. La photo N°7 présente la balise de la pointe Ndombo, qui a pour objectif de signaler aux navires la présence de la côte. A travers ces photos, on remarque que ces balises sont vétustes et non entretenues.

Photo N°6 : La balise de l'île Perroquet



Cliché : L. G. Indjele Adouboua. Op. Cit. p 82

Photo N°7 : La balise de la pointe Ndombo



Cliché: L. G. Indjele Adouboua. Op. Cit. p 82

L'état de vétusté des balises reflète l'état dans lequel se trouve l'ensemble des aides à la navigation au Gabon. Ainsi, la navigation sur les côtes gabonaises et surtout l'accès au port d'Owendo est très difficile et délicat. En effet, le tableau N°10 présente l'état de délabrement des feux d'accès au port d'Owendo.

Tableau N°10 : Etat actuel des feux des établissements d'accès au port

d'Owendo/Libreville

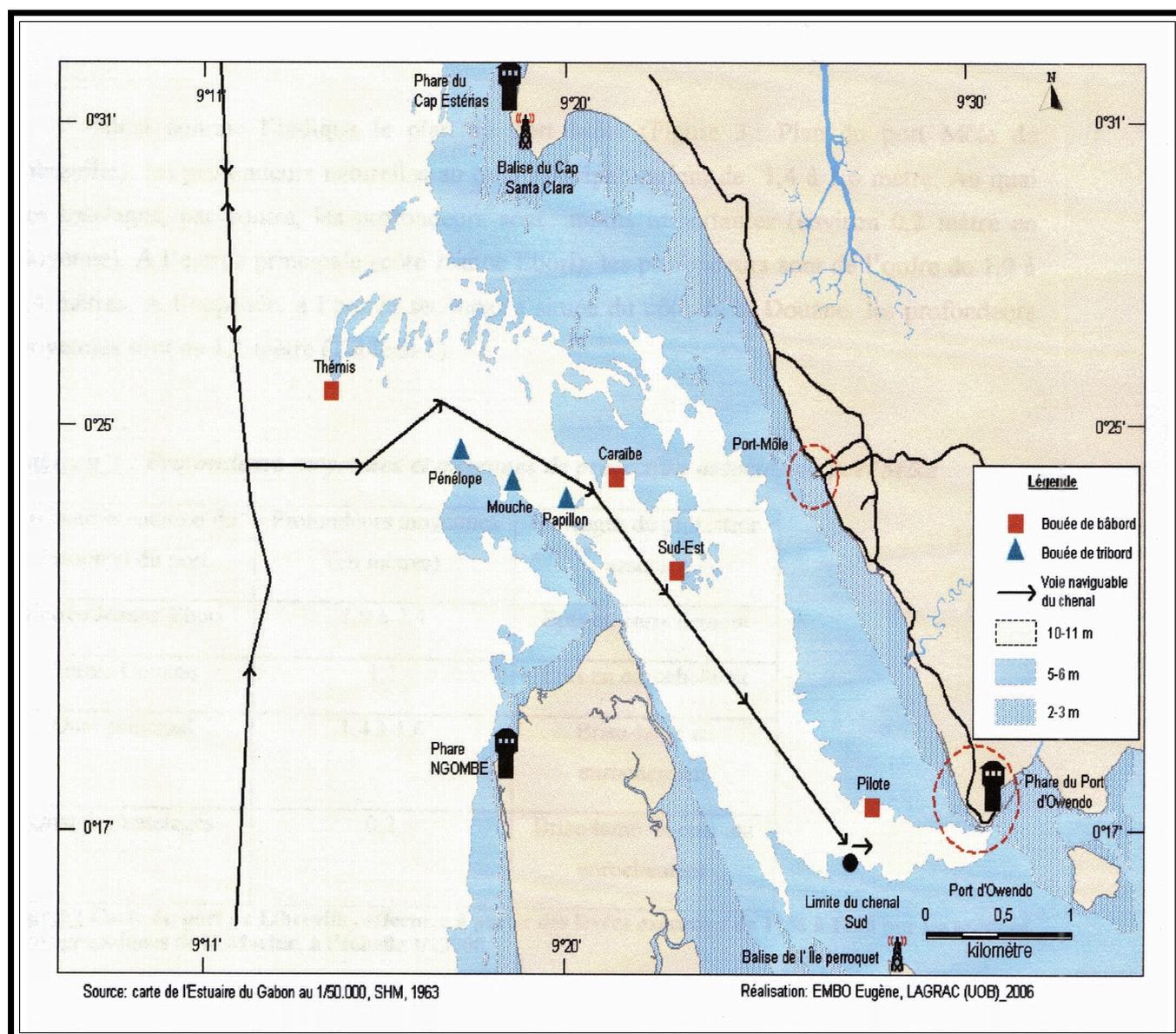
Désignation	Caractéristiques	Etat actuel
Phare de NGOMBE	Phare de grand atterrissage. Feu blanc à éclats de 10 secondes. Portée de 19 miles nautiques. Optiques à éclats, 0,25 m. Lampe halogène de 80 w /24 m. Alimentation par station, 2X7. Groupes électrogènes diesel	Feu éteint
	Feux vert et rouge, isophares (4s)	Effondrement des digues
Feu vert et feu rouge du musoir de Libreville	Portée: 6 mn. Fanal d'horizon 0.10 m. Lampe halogène 18 w/12v. Alimentation solaire: 2x40 wc	Structure existante
Feu du port à bois	Feu vert à éclat de 4s. Portée:4 mn. Fanal horizontal: 140 mn. Lampe:5w-12v. Alimentation solaire: 1x4 wc	Disparue
Feu de la Pointe d'Owendo	Feu blanc à éclat de 4s. Portée: 9 mn. Fanal horizon: 140 mn. Lampe: 36w-12v. Alimentation solaire: 2x33 wc	Structure en état d'abandon
Bouée Thémis	Bouée de 12 m3. Feu solaire à l'éclat de 4s.Réflecteur Radar	Existante, mais la peinture est très dégradée et le feu est éteint
Bouée Pénélope	Bouée de 7.5 m3. Feu solaire vert, 2 éclats de 6s Réflecteurs Radar	Disparue
Bouée Papillon	Bouée de 7.5 m3. Feu solaire vert, 2 éclats de 6s Réflecteurs Radar	Disparue
Bouée Sud-est	Bouée de 7.5 m3. Feu solaire rouge 1 éclat de 4s Réflecteur Radar	Disparue
Bouée Caraïbe	Bouée de 7.5 m3. Feu solaire vert, 2 éclats de 6s Réflecteurs Radar	Disparue
Bouée Pilote	Bouée de 7.5 m3. Feu blanc 1 éclat de 4s Réflecteur Radar	Disparue

Source : Rosine Oyane Obame, 2003, Elaboration d'un plan de sûreté portuaire : Cas du port d'Owendo, Mémoire de DESS, en Activités Littorales et Maritimes, Université Omar Bongo, p. 26-27

La carte suivante présente le chenal d'accès du port d'Owendo avec toutes les signalisations nécessaires avant leur dégradation.

Carte N°5 : Présentation des aides à la navigation maritime qui existaient au chenal

d'accès du port d'Owendo/Libreville avant leur dégradation



Loin d'une généralisation exagérée, l'état lamentable du système de balisage du chenal d'accès du port d'Owendo reflète la situation dans laquelle se trouve la signalisation du transport maritime sur la COA. Or, nous savons bien que le balisage, qui est un élément crucial de la sécurité maritime est indispensable, malgré les moyens de positionnement (GPS¹³⁶) dont disposent à leur bord les navires. Le balisage a ainsi pour objectif fondamental de guider les navigateurs entrant ou sortant d'un port, ou navigant à proximité des côtes. Il permet ainsi, aux navigateurs de respecter :

- Les limites latérales et les axes des chenaux bien définis ;

¹³⁶ Global Positioning System.

- Les points de repère ou les points intéressants comme les atterrissages ;
- Les dangers naturels, les roches, les bancs médians qui peuvent se rencontrer à l'intérieur ou à l'extérieur des chenaux ;
- Et d'éviter les obstacles tels que les épaves.

Face à un tel constat, on peut se poser la question suivante : quelle est l'incidence de l'absence d'un balisage conforme sur la sécurité et la sûreté du transport maritime ?

Défini tantôt comme guide du navigateur, le balisage joue par ailleurs un rôle de protection et de prévention contre certaines atteintes à l'intégrité de la navigation maritime. En effet, même si ces cas sont rares, il est possible que des installations portuaires soient sabotées afin de détourner des navires et leurs cargaisons. Des organisations terroristes peuvent manipuler les signalisations dégradées afin de provoquer des accidents ou des échouements de navires.

Par contre, lorsque le balisage est existant, il y a une relation permanente entre le service qui s'occupe de la maintenance des aides à la navigation, c'est-à-dire la capitainerie du port et les navigateurs à bord du navire. En effet, une bonne communication permanente entre le navire et l'installation portuaire permet une navigabilité sûre, car le moindre changement ou de danger constaté est automatiquement signalé et officialisé afin de prévenir des accidents.

Lorsque la signalisation maritime est lamentable et critique comme sur la quasi-totalité de la COA, la crainte qui nous anime le plus est la perte de la crédibilité et de la fiabilité des installations portuaires de cette région. Et que cette situation ne soit une porte ouverte à des actes de malveillance. Car, il importe de comprendre que l'accès par le chenal est également un élément de sécurité et de sûreté ; comme nous l'avons déjà souligné, la fiabilité et la crédibilité d'un port commercial doivent passer aujourd'hui par l'acquisition des avantages conformément aux normes de sécurité et de sûreté. L'objectif poursuivi étant de limiter au maximum tout ce qui peut constituer une source de menace de l'intégrité des personnes et des biens aux abords et à l'intérieur des zones portuaires. Pour ce faire, les ports de l'Afrique Occidentale, dont l'état actuel de la signalisation est lamentable, doivent être

équipé des outils tels que : la bouée d'atterrissage, le balisage latéral jusqu'au quai et bien d'autres outils, afin que les navires accèdent dans ces ports dans des conditions de sécurité et de sûreté maximales. Il importe de souligner au terme de cette étude de cas qu'il existe des aides à la navigation maritime de haute technologie qui ne sont généralement pas utilisées sur la COA par le manque de moyen financier. Et que, si le service du pilotage et du remorquage est acceptable dans cette région, ce n'est pas le cas de l'assistance météorologique qui est peu crédible. Tels sont les aspects sur lesquels nous allons nous focaliser dans les paragraphes suivants.

I – 2 – 3 : Les aides à la navigation maritime de haute technologie ne sont pas mises en œuvre sur la COA, cependant le pilotage et le remorquage portuaires sont acceptables

Il existe des aides à la navigation maritime de haute technologie mises en place par l'Organisation Maritime Internationale et d'autres organismes qui concourent à la mise en œuvre et à l'application des règles du transport maritime international. Par manque de moyens financiers et d'hommes formés à cet effet, celles-ci ne sont généralement pas exploitées par les pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA. C'est le cas de certaines aides radioélectriques et bien d'autres systèmes d'aide à la navigation maritime.

I – 2 – 3 – 1 : Les aides de navigation radioélectrique : Absence d'un système radioélectrique appartenant aux Etats de la COA

Les aides de navigation radioélectrique sont fondamentales pour la sécurité du transport maritime international. En effet, il existe plusieurs grands systèmes de radiolocalisation que l'on peut classer selon leur degré d'efficacité et de précision.

- Les radiophares : Ce sont les systèmes de radiolocalisation les moins précis. Ils permettent une localisation approximative de la position du navire avec des marges d'erreur pouvant aller de quatre à dix mille nautiques ;
- Les systèmes hyperboliques terrestres, quant à eux, apportent un degré de précision supplémentaire à la navigation maritime. Cependant, ils présentent deux

inconvénients qui ne sont pas des moindres : d'abord, leur couverture et leur précision dépendent de l'implantation et du nombre des stations à terre, ainsi que de la distance qui sépare les navires de ces stations et de la zone de navigation afin d'avoir un bon recoupement des hyperboles. Ensuite, la fréquence de travail de ces systèmes demeure sujette aux troubles de propagation des ondes électriques.

- La radiolocalisation par satellite : est le système le plus performant et le plus précis, il permet une localisation et une navigation par tous temps sur toutes les mers du globe. En revanche, à cause du coût élevé du matériel, l'utilisation des satellites est restée pendant des longues décennies la chasse gardée des militaires. Depuis quelques années les organisations internationales et les Etats ont révisé leurs politiques dans ce domaine afin de contribuer à la sécurité de la navigation maritime internationale. Ainsi, de nos jours, on assiste au développement des systèmes satellitaires dans la marine marchande.

En effet, le GPS est de nos jours le système de positionnement universel répondant à tous les besoins, il a une capacité de localisation très précise qui frise la perfection¹³⁷. Cependant, le fait qu'il soit sous le contrôle de l'administration militaire américaine qui est la seule à décider de son avenir est un inconvénient qui n'est pas des moindres. D'ailleurs, les Etats-Unis s'en servent pour contrôler le monde afin de mieux affirmer leur puissance et leur suprématie. Afin de s'affranchir de la tutelle américaine, d'autres puissances maritimes ont mis en place leur système de localisation par satellite : c'est le cas de l'ex URSS qui a mis en place un système analogue baptisé GLONASS, et l'Union Européenne qui a développé son système dénommé Global Navigation Satellite System (GNSS), (P. BOISSON, 1998). Dans ce contexte mondial où chaque puissance ou groupe de pays met en place des systèmes de navigation maritime performants afin d'éviter des catastrophes en mer, on peut se demander que font les Etats côtiers en voie de développement, en particulier ceux de la COA, pour satisfaire les exigences de la Convention SOLAS en la matière ?

La Convention SOLAS mentionne à la Règle 14 du Chapitre V que chaque Etat contractant de l'OMI doit installer et assurer l'entretien des aides radioélectriques, et diffuser des informations à leur sujet afin de contribuer efficacement à la sécurité de la navigation

¹³⁷ La guerre contre les terroristes Taliban en Afghanistan et celle d'Irak, furent une démonstration de l'efficacité et la précision du GPS, car, c'est grâce à ce système que l'armée américaine localise les cibles à détruire avant de lancer l'assaut. Toutes, il faut déplorer pendant ces guerres le bombardement des bâtiments civil qui a causé la mort des milliers d'innocents. Ces erreurs ne sont pas imputables au fonctionnement du GPS, par contre, elles sont dues au mauvais renseignement ou à toutes autres erreurs humaines.

maritime internationale. C'est dans la même veine que la présente organisation a adopté dans la résolution A.529 du 17 novembre 1983, des normes de précision pour la navigation maritime. Or sur la COA, on constate qu'il n'existe pas de système d'aides radioélectriques appartenant aux Etats de cette région. De prime abord, nous sommes animés par l'envie de dire que cette carence est due au coût élevé de la mise en place d'un système satellitaire. Mais, on se rend très vite compte que malgré la pauvreté qui sévit dans ces pays, et d'autres problèmes auxquels ils sont confrontés, les responsables politiques de ces Etats peuvent unir leurs efforts afin de mettre en place un système radioélectrique pour mieux contribuer à la sécurité de la navigation maritime internationale et être ainsi indépendants des systèmes des pays développés. Pour aboutir à un tel projet, nous pensons qu'il faut une bonne dose de volonté politique de la part des hommes politiques de cette région.

Par ailleurs, la Règle V/12 de la Convention SOLAS stipule qu'en complément des installations terrestres, le navire doit disposer à son bord du matériel de navigation radioélectrique correspondant, ce matériel dépend de l'âge du navire et de sa jauge. En effet, un navire doit avoir comme matériel radioélectrique un compas (magnétique et gyrocompas), un radar (deux appareils pour les navires de plus de 10.000 tjb), une aide de pointage de radar automatique (APRA), un sondeur à écho, un indicateur de vitesse et de distance, les dispositifs indiquant l'angle du gouvernail et la vitesse de rotation des hélices, un indicateur de taux de giration et radiogoniomètre. Ces éléments sont indispensables dans le système radioélectrique d'aide à la navigation maritime, car il permet de faciliter le contact entre le navire et les installations terrestres via le satellite. Ainsi, la résolution A.574 de l'OMI du 20 novembre 1985 précise les normes de fonctionnement de ces équipements.

En outre, sous l'impulsion des Pays-Bas, un système mondial de radionavigation est à l'étude au sein de l'OMI depuis 1983. A ce sujet, la résolution A.666 de 1989, a adopté un premier document de politique générale qui fut modifié par la résolution A.815 du 23 novembre 1995. Ce document a pour objectif la modification de la règle V/12 de la Convention SOLAS de façon à rendre obligatoire à bord des navires un matériel de haute technologie de pointe permettant aux navires de recevoir pendant la durée de leur voyage, les signaux émis par un système de radionavigation approprié. Ce système qui nécessite des moyens financiers énormes doit être financé et exploité par les Etats et les organisations intéressés, comme l'indique le paragraphe 2.2.1 de la résolution précitée. Dans la mesure où l'OMI se trouve dans l'incapacité de financer un tel projet (P. Boisson, 1989).

La réalisation d'un tel projet permettrait aux pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA, de bénéficier d'une bonne couverture satellite en la matière. Pour cela, nous pensons que l'OMI doit continuer à mener des réflexions dans ce sens en encourageant les Etats (tels que le Pays-Bas, la France, la Grande Bretagne, les Etats-Unis, le Japon) et les organisations désireuses de se lancer dans ce vaste projet qui contribuerait à n'en point douter à l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime internationale.

I – 2 – 3 – 2 : Une assistance météorologique peu crédible

La météorologie a pour objectif fondamental de mettre à la disposition des usagers les phénomènes atmosphériques actuels ou prévus, sur une étendue géographique délimitée et éventuellement, d'attirer leur attention sur les situations dangereuses ainsi que sur leur évolution et leurs déplacements (P. Boisson, 1998). Selon l'OMM¹³⁸, *« l'assistance météorologique aux activités maritimes est organisée pour fournir, dans la mesure du possible, à la navigation maritime, à la pêche et à d'autres activités maritimes, les renseignements météorologiques et les renseignements océanographiques connexes (avis, prévisions, cartes, avis techniques, données climatologiques) qui sont nécessaires à la sécurité et à l'efficacité des opérations en utilisant des moyens de diffusion appropriés »*. En effet, l'assistance météorologique est d'une importance capitale en transport maritime. Car, les navigateurs doivent disposer d'un maximum de renseignements afin d'éviter ou de contourner les perturbations naturelles en haute mer telles que les tempêtes, les cyclones et bien d'autres, contre lesquelles la haute technologie dont disposent les hommes ne peut rien¹³⁹. Sans ces indications, toute navigation maritime devient dangereuse et audacieuse.

En effet, le mauvais temps est l'une des causes du naufrage des navires en haute mer. Car, les fortes tempêtes au delà de la zone économique exclusive apparaissent comme « la bête noire » des navires, dans la mesure où certains naufrages causés par la tempête sont restés célèbres dans l'histoire de la navigation maritime internationale : c'est le cas du

¹³⁸ Organisation Météorologique Mondiale

¹³⁹ Le cyclone Katerina qui avait dévasté le Sud-Est des Etats-Unis plus précisément la Nouvelle Orléans en causant des milliers de morts le 29 Août 2005 et le Tsunami qui avait détruit les côtes des pays de l'Asie du Sud-Est (le Sri Lanka, Thaïlande, Indonésie...) le 26 Décembre 2004 en causant aussi la disparition et la mort de milliers de personnes sont des preuves qui démontrent l'impuissance de l'homme face aux phénomènes naturels.

nauffrage du « *Lamoricière* en 1942 et du *Pamir* en 1957 »¹⁴⁰ survenus en hiver dans l'Atlantique Nord. C'est aussi l'une des causes du naufrage du *Joola* survenu le 26 septembre 2002 au large de la Gambie. Les assureurs londoniens confortent cette hypothèse en affirmant que « *le mauvais temps reste la principale cause de pertes maritimes. Sur 620 accidents survenus entre 1992 et 1996, 187, soit 30% étaient dus aux mauvaises conditions météorologiques* »¹⁴¹. Face à ce constat, chaque Etat contractant de l'OMI se doit de prendre les dispositions nécessaires afin d'assurer une assistance météorologique fiable aux navires qui traversent leurs côtes. Ce qui est loin d'être le cas dans les pays de la COA.

L'assistance météorologique sur la COA présente une crédibilité douteuse. En effet, la quasi-totalité des pays de cette région dispose de structures d'assistance météorologique délabrées qui datent généralement de la colonisation. Ainsi, les informations transmises par ces structures sont très approximatives et ne peuvent donc pas contribuer de façon fiable à la sécurité de la navigation maritime dans cette zone. Or l'article 4 du Chapitre V de la Convention SOLAS stipule que chaque Etat doit encourager les navires en mer à recueillir des renseignements et à veiller à ce que ceux-ci soient examinés, diffusés ou échangés de la manière la plus efficace pour faciliter la navigation maritime (règle 4 a). La règle 4 b du présent article du Chapitre V de cette convention stipule aussi que les Gouvernements doivent s'engager à collaborer à l'application des dispositions météorologiques suivantes : Avis de coup de vent, de tempête, bulletins journaliers de prévisions, cartes quotidiennes du temps. Cette Convention donne également l'opportunité aux Etats membres de l'OMI de pouvoir signer des accords mutuels afin que les prévisions soient transmises dans la position la plus favorable pour desservir les différentes zones et régions. Ces obligations générales sont complétées par deux recommandations de l'OMI :

- 1- La résolution A.95 du 27 septembre 1965 relative aux messages météorologiques dans les régions océaniques ;
- 2- La résolution A.139 du 26 octobre 1967 invitant les Etats membres de l'Organisation à participer à la veille météorologique mondiale instituée par l'OMM.

¹⁴⁰ Boisson (P.), Op. Cit. p. 411

¹⁴¹ Institute of London Underwriters, 1996-1997, Casualty Statistics, p. 7

Les pays de la COA ne disposent pas d'une politique commune en matière d'assistance météorologique aux navires comme c'est le cas dans le transport aérien avec l'ASECNA¹⁴² qui assure la sécurité de la navigation aérienne. Ainsi, chaque pays de cette région fait de son mieux avec les moyens limités et obsolètes comme nous l'avons souligné, pour assister les navires qui transitent par leurs côtes, entrent et sortent de leurs installations portuaires. Cette situation renforce la précarité de la sécurité de la navigation maritime dans cette partie du globe.

Or, des solutions existent pour doter cette région d'une assistance météorologique fiable et performante. En effet, les pays de cette région pourraient par exemple mettre en place une association régionale d'assistance à la navigation maritime qui se chargerait d'assister tous les navires exploitant les eaux de la COA. Une telle structure améliorerait à n'en point douter la qualité de l'assistance météorologique sur cette côte et par ricochet la sécurité de la navigation maritime internationale. Loin d'être pessimiste, le chemin semble cependant encore long pour qu'une telle structure voie le jour sur la COA. Par conséquent, l'assistance météorologique dans cette région restera encore pendant longtemps approximative, ce qui n'est pas le cas du pilotage et du remorquage qui sont effectués de façon acceptable selon les normes internationales.

I – 2 – 3 – 3 : Le pilotage et le remorquage portuaire sont acceptables sur la COA

Le pilotage et le remorquage portuaires sont indispensables pour la sécurité de la navigation maritime. En effet, ils assistent les navires qui désirent entrer ou sortir des installations portuaires. Ces tâches qui font partie des obligations des Etats contractants de l'OMI sont assurées de façon acceptable sur la COA. Dans les paragraphes suivants, nous démontrerons que les services du pilotage et du remorquage sont bien faits dans des ports des pays du Golfe de Guinée.

I – 2 – 3 – 3 – A : Un pilotage portuaire acceptable sur la COA

Le pilotage portuaire est un service public qui rentre dans le cadre des obligations étatiques pour la sécurité de la navigation maritime internationale. Toutefois, l'article 11, alinéa 1, de la Convention SOLAS de 1923 sur les ports maritimes reconnaît à chaque Etat, le

¹⁴² L'Association pour la Sécurité de la Navigation Aérienne.

droit d'organiser et de réglementer le pilotage maritime à sa guise. Ainsi, un Etat est libre de rendre ce service obligatoire ou pas, à la seule condition de respecter le principe d'égalité dans les tarifications. A cet effet, dans les pays du Golfe de Guinée, le pilotage portuaire est obligatoire. D'ailleurs, l'article 456 du Code communautaire de la CEMAC stipule que « *sauf dispositions contraires, le pilotage est obligatoire pour tous navires se déplaçant à l'intérieur des limites des zones de pilotage fixées par l'autorité maritime compétente* ».

En effet, dans la résolution A.159 du 27 novembre 1968, l'OMI recommande aux Etats contractants « *d'organiser des services de pilotage dans les zones où de tels moyens contribueraient, de façon plus efficace que d'autres mesures, à améliorer la sécurité de la navigation et de déterminer les navires à bord desquels la présence d'un pilote serait obligatoire* ». Ainsi, cette liberté accordée aux Etats par les textes, entraîne une diversité au niveau de l'organisation du pilotage portuaire, car celui-ci peut être réalisé par des entreprises semi publiques, publiques ou privées.

Sur la COA, cette tâche est généralement attribuée aux organismes qui gèrent le complexe portuaire tel que le Port Autonome de Douala (PAD), le Port Autonome de Dakar (PAD), le Port Autonome de Lomé (PAL), l'Office des Ports et Rades du Gabon (OPRAG), et bien d'autres. Autrement dit, le pilotage sur la COA est un service public assuré par la capitainerie du port. A ce propos, le Code Communautaire de la CEMAC stipule dans son article 455 que « *le pilotage est un service à caractère public fourni aux capitaines par un personnel qualifié et commissionné à cet effet pour la conduite des navires en haute mer à l'entrée et à la sortie des ports, dans les ports et rades, et dans les limites de chaque zone de pilotage* ». Ces organismes qui sont pour la plupart autonomes sont des structures étatiques qui jouissent uniquement d'une gestion autonome. Elles assurent d'une façon acceptable et exemplaire le pilotage des navires qui sortent et entrent dans les ports de l'Afrique Occidentale. Pour ce faire, ces organismes se sont dotés des matériaux de pilotage de bonne qualité. C'est le cas du Port Autonome de Douala qui dispose de 4 engins de pilotage de grande qualité pour l'accompagnement des pilotes en mer sur les navires d'un grand jaugeage entrant ou sortant de ce port. Ces engins dont la puissance varie de 275 CV à 1250 CV sont les suivants :

- 1- Le « François Gouiffe » qui a une puissance de 275 CV pour une vitesse de 12 nœuds – 10 nœuds ;

- 2- Le « Limbé » avec une puissance de 480 CV pour une vitesse de 20 nœuds ;
- 3- Le « Korup » qui est doté d'une puissance de 1222 CV pour une vitesse de 20 nœuds – 17 nœuds ;
- 4- Et enfin le « Elombo » qui est l'engin le plus puissant avec 1250 CV pour une vitesse 23 nœuds – 17 nœuds »¹⁴³.

Ces engins contribuent, comme dans la quasi-totalité des complexes portuaires de la COA, à une bonne assistance aux navires. Et, par ricochet, à la sécurité de la navigation maritime internationale dans cette région du globe qui a encore beaucoup d'effort à fournir dans ce domaine.

Il importe de souligner qu'il existe aussi un pilotage hauturier qui est défini par l'annexe 1 de la résolution A.485 de l'OMI comme étant « *une assistance apportée par une personne autre qu'un membre de l'équipage du navire, et en assure le pilotage pendant que le navire fait route au-delà des limites des zones de pilotage locales* ». Le pilote hauturier joue un rôle primordial dans la prévention des accidents, dans la mesure où il dispose d'une connaissance étendue, précise et actualisée des dangers, des aides à la navigation et des conditions de circulation dans une zone déterminée. Il apparaît ainsi comme le conseiller nautique privilégié du commandant de bord. Toutefois, le pilotage hauturier ne fait pas l'objet d'une obligation légale sur la COA comme c'est le cas pour le pilotage portuaire. Le remorquage portuaire est également bien fait dans les ports de l'Afrique Occidentale.

I – 2 – 3 – 3 – B : Le remorquage portuaire est acceptable sur la COA

Le remorquage portuaire peut être défini comme une assistance aux navires à l'accostage et à l'appareillage. Il est obligatoire pour les navires de plus de 150 tonneaux de jauge brute (R. Oyane Obame, 2003). Ce service doit être distingué du lamanage qui se limite aux strictes opérations d'arrimage et de désarrimage du navire à quai. Le remorquage

¹⁴³ Winne.com, 2004 : <http://www.winne.com/cameroon/padfrench.html>, p. 7

portuaire peut constituer un danger important pour la sécurité de la navigation maritime et environnementale s'il est mal maîtrisé. C'est la raison fondamentale pour laquelle chaque Etat côtier participant au transport maritime international a le devoir de réglementer ce service avec plus ou moins d'efficacité.

Avec le pilotage et le lamanage, le remorquage portuaire est considéré comme un service technique auxiliaire de la navigation maritime. Le remorquage portuaire constitue ainsi une pièce importante du dispositif de sécurité portuaire. Toutefois, il n'existe pas d'organisation type du remorquage dans le monde. Ainsi, chaque port agit comme il l'entend en fonction des conditions locales et des dispositions administratives.

En France, par exemple, pour assurer la sécurité des installations et la meilleure utilisation possible du domaine public, l'autorité portuaire peut imposer certaines conditions à l'exercice du remorquage portuaire. Ces exigences sont au préalable définies dans le cadre d'un agrément signé entre le port et l'entreprise de remorquage qui se trouve astreinte à plusieurs obligations de service public ainsi qu'à plusieurs devoirs liés à la sécurité portuaire comme le service minimum de sécurité, les veilles permanentes, l'assistance en cas de pollution, la lutte contre l'incendie (R. Rezenthel, 1994).

En Afrique Occidentale, le remorquage portuaire est réglementé par des lois établies par chaque pays et renforcé par des recommandations des Organismes sous régionaux. C'est le cas dans la sous région de l'Afrique Centrale où le Code Communautaire de la CEMAC donne des recommandations à mettre en œuvre afin que le remorquage portuaire se déroule en toute sécurité. En effet, le présent Code stipule dans son Article 473 que *« toutes opérations de remorquage sont soumises aux dispositions sur la sécurité de la navigation et aux régimes disciplinaire et pénal de la marine marchande. Et, tout événement de mer ou autres actes portant préjudice au milieu marin et tout obstacle à la navigation maritime, constatés pendant les opérations de remorquage, doivent faire l'objet d'un rapport spécial qui est transmis sans délai avec un avis à l'autorité maritime compétente »*. Ce Code stipule aussi dans son Article 475 que *« les opérations de remorquage portuaire s'effectuent sous la direction du capitaine du navire remorqué. Le remorquage des navires opérant sur les sites off-shore est assimilé au remorquage portuaire. Les dommages survenus au cours des opérations de remorquage sont à la charge du navire remorqué, à moins qu'il n'établisse la faute du remorqueur »*.

Ainsi, les Ministères de la Marine Marchande des Etats membres de la sous région de l'Afrique Centrale font de leur mieux pour mettre en œuvre au sein de leurs complexes portuaires les recommandations du présent Code, auxquelles ils ajoutent un certains nombre de dispositions particulières selon les réalités quotidiennes de chaque installation portuaire.

Pour ce faire, chaque Etat de cette sous région doit doter ses installations portuaires de remorqueurs performants. En effet, comme le pilotage portuaire, le remorquage portuaire est généralement assuré sur la COA par des sociétés privées qui travaillent en étroite collaboration avec la direction du port. C'est le cas du port d'Owendo-Libreville où le remorquage du quai commercial est bien assuré par une société privée (SAREP), dont l'équipement est composé d'une flotte de 2 remorqueurs (le Cap Estérias et le Cap Santa-Clara) d'une puissance acceptable de 1.200 CV et d'une traction de 20 tonnes (R. Oyane Obame, 2003). Par contre, au port grumier, à cause de l'envasement qui caractérise cet espace, on trouve 25 remorqueurs qui ont pour rôle de tirer les radeaux qui doivent être chargés dans les navires grumiers en « rade »¹⁴⁴ (Photo N°8).

Pour sa part, l'Etat camerounais a doté le Port Autonome de Douala d'une flotte de 6 puissants remorqueurs de haute technologie qui assurent de façon acceptable le service d'assistance aux navires. Ces engins sont les suivants :

- 1- La « Performance » qui a une puissance de 3.342 CV et une force de traction de 40 tonnes ;
- 2- Le « Grand Batanga » qui est doté d'une puissance de 2.200 CV et d'une puissance de traction de 30 tonnes ;

Photo N°8 : Les remorqueurs du port à bois d'Owendo/Libreville

¹⁴⁴ La rade est un plan d'eau abrité naturellement où peuvent mouiller les navires en attente de poster à quai ou pour les opérations de transbordement ou de chargement pour les navires de fort tirant d'eau.



Cliché : OPRAG, 2007

- 3- Le « Souellaba » qui a une puissance de 1.350 CV et une force de traction de 16 tonnes ;
- 4- Le « Ndian » qui dispose d'une puissance de 400 CV et d'une puissance de traction de 07 tonnes ;
- 5- Le « Mouloundou » qui est doté d'une puissance de 80 CV et d'une puissance de traction de 07 tonnes ;
- 6- Et enfin, le « R. Douala Manga Bell » qui est doté d'une puissance similaire au remorqueur précité »¹⁴⁵.

Le service de remorquage portuaire est fait de façon acceptable dans les ports de la COA. Cependant, une amélioration de ce service est indispensable dans chacun des complexes portuaires de cette région, pour un remorquage portuaire efficace.

¹⁴⁵ Winne.com, 2004. Op. Cit. p. 6-7

Comme le pilotage hauturier, il existe aussi le remorquage hauturier qui est défini par J. Marchand et M. Babkine comme étant « *un moyen d'assistance déployé au profit d'un navire affecté par une perte de capacité de manœuvre* »¹⁴⁶. A la différence du remorquage portuaire, celui-ci est pratiqué en haute mer et fait l'objet de soins moins attentifs de la part de certains législateurs nationaux. Lorsque le remorquage hauturier est mal maîtrisé sur le plan technique, il peut engendrer des risques non négligeables pour la sécurité de la navigation maritime. Car, les objets remorqués qui se détachent du navire remorqueur peuvent partir à la dérive et heurter d'autres ouvrages en mer ou s'échouer en provoquant la pollution du milieu marin.

Par conséquent, l'OMI a pris des dispositions afin de limiter les accidents en procédant à l'élaboration d'une série de directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués y compris les installations, ouvrages et plates-formes en haute mer. Ces mesures ont été adoptées le 4 novembre 1993 par la résolution A.765. Elles portent sur la planification de la route, la préparation de l'opération de remorquage, les dispositifs et méthodes mises en œuvre, le remorquage proprement dit, les manuels d'exploitation et les cas d'urgences (Boisson P. 1998). Nous espérons que ces mesures permettront réellement de limiter les accidents dans les complexes portuaires participant au transport maritime international, plus précisément dans les ports de la COA qui subissent encore des accidents qui pouvaient être évités, à titre d'illustration, la drague *Nautilus* d'une capacité de 2.500 m³ de la société Boscalis, battant pavillon hollandais (Le bateau *Nautilus* était arrivé dans les eaux congolaises en vue d'effectuer le dragage du chenal d'entrée du port de Pointe-Noire, suite à un accord de 4,5 Milliards de FCFA signé en juillet 2006 entre les autorités congolaises la société Boscalis) avait basculé dans la nuit du 30 novembre au 1^{er} décembre 2006¹⁴⁷ à la passe d'entrée du Port Autonome de Pointe-Noire. Trois¹⁴⁸ personnes des 18 membres d'équipage avaient trouvé la mort suite à cet accident, dont 1 congolais, 1 hollandais et 1 philippin. Les ports de la COA souffrent également depuis plusieurs années de la pollution, du déversement récurrent des déchets toxiques et de la piraterie.

¹⁴⁶ Marchand (J.) et Babkine (M.), Op. Cit. p. 352

¹⁴⁷ www.blog.francetv.fr, 2007

¹⁴⁸ Les causes de ce accident ne sont pas encore connues et l'on ignore si les problèmes techniques seraient à l'origine de ce drame. Les corps des 3 victimes avaient été récupérés par les plongeurs. Les corps des marins philippins et hollandais avaient été rapatriés dans leurs pays d'origine le 2 décembre 2006.

Conclusion du chapitre I de la seconde partie

Au total, nous pouvons retenir de ce chapitre que la sécurité et la sûreté des plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine sont fragilisées par l'apparition récurrente des

embarcations des pêcheurs, l'immigration clandestine qui est un fléau qui illustre une forme d'immigration « Sud-sud » entre les pays de cette région. En effet, les immigrants proviennent généralement des pays de l'Afrique de l'Ouest (Bénin, Togo, Nigéria, Sénégal, Mali, Ghana) pour les pays de l'Afrique Centrale (Gabon, Cameroun, Congo). Cette immigration clandestine n'est pas une menace directe pour les ports des pays de la COA. Cependant, le fait que les migrants empruntent nuitamment des pirogues pour atteindre leur objectif expose les ports de la présente région à des pratiques illicites. Car, il n'existe pas une grande « frontière » entre l'immigration clandestine et le trafic de drogue.

En outre, le phénomène de navires épaves qui encombrant les ports de la Côte Atlantique Africaine concoure également à fragiliser la sécurité et la sûreté des ports de cette région. En effet, plusieurs ports de la COA sont confrontés à ce phénomène, c'est le cas par exemple du Port Autonome de Lagos/Apapa qui est très encombré par des navires en fin de « vie ». Ces navires épaves occupent des places sur le plan d'eau de ce port et rendent difficile les manœuvres d'accostage des navires. Ils pourraient servir aussi d'abri aux malfaiteurs qui attaquent de façon récurrente les navires qui accostent nuitamment dans ce port. D'ailleurs, les autorités portuaires de Lagos/Apapa conseillent aux capitaines de navire de ne pas accoster nuitamment au port, au risque de se faire attaquer par des pirates. Ainsi, les capitaines de navire préfèrent passer la nuit au large et accoster le jour.

Par ailleurs, les aides à la navigation maritime des ports de la COA sont dans un état de délabrement avancé. Cette situation rend difficile la navigation maritime dans cette région et « expose » les ports dans une insécurité inquiétante. Ainsi, les responsables de cette région doivent prendre des mesures qui s'imposent afin de les réhabiliter. La pollution récurrente et les actes de piraterie qui fragilisent également les plans d'eaux des ports de la Côte Atlantique Africaine sont des aspects sur lesquels nous allons nous attarder dans le chapitre suivant.

Chapitre II : Les plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine subissent de façon récurrente la pollution et les actes de piraterie

La pollution et la piraterie font partie aujourd'hui des aspects qui menacent la sécurité et la sûreté des installations portuaires de l'Afrique Occidentale. Dans ce chapitre, nous allons démontrer comment les plans d'eau des ports de cette région souffrent de ces phénomènes.

II – 1 : La sécurité environnementale approximative de la COA est entretenue par l'exploitation pétrolière et le déversement récurrent des déchets toxiques dans ses ports

La sécurité environnementale sur la COA est approximative. En effet, à l'instar du Golfe de Mexique ou du Golfe Persique, les pays du Golfe de Guinée sont d'importants producteurs de pétrole et se trouvent ainsi confrontés au problème de pollutions issues de l'activité pétrolière.

Qu'il s'agisse du Nigéria, du Cameroun, du Congo, du Gabon, de la Guinée Equatoriale, du Tchad ou de l'Angola, l'activité des plates-formes de forage, le transport du pétrole par le pipeline et la circulation des pétroliers aussi bien dans les eaux territoriales qu'en haute mer génèrent des dangers qui peuvent avoir de lourdes conséquences sur l'environnement. A ce sujet, M. Ndende affirme à titre d'illustration « *qu'au Congo, l'OMS vient d'être saisie de graves problèmes de santé publique, et notamment des maladies respiratoires, qui menacent ou affectent la population de la région de Pointe-Noire vivant à proximité des plates-formes, des torches ou des installations pétrolières* »¹⁴⁹.

Il importe de souligner que les risques de pollutions environnementales issus des activités pétrolières ont toujours été négligés, occultés dans les pays du Golfe de Guinée par la raison d'Etat et les gros intérêts économiques en jeu. Ils ont rarement fait l'objet d'une étude sérieuse ou d'initiatives de concertation dans ces pays.

La COA souffre également du déversement récurrent des déchets toxiques, indésirables dans les pays développés. La dernière en date sur la quelle nous allons nous attarder est le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire le 19 août 2006.

¹⁴⁹ Ndende, (M.), 2006, Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée. In Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, p. 28

En effet, l'activité pétrolière et le déversement sauvage des déchets toxiques sont les principales causes de pollution dont souffrent les pays du Golfe de Guinée.

II – 1 – 1 : Les pays du Golfe de Guinée subissent une dégradation constante environnementale imputable à la pollution issue de l'activité pétrolière et aux entreprises implantées en zone portuaire

L'exploitation pétrolière en off-shore ou en on-shore provoque indéniablement des risques de pollution qui peuvent détruire l'environnement. En effet, l'activité pétrolière en off-shore est génératrice d'une forte sinistralité à travers les hydrocarbures susceptibles de s'échapper des navires, des oléoducs sous-marins, des terminaux pétroliers ou des plates-formes.

L'activité pétrolière on-shore, quant à elle, met aussi son environnement immédiat en danger, car les risques de pollution existent. A titre d'illustration, au Cameroun, la construction du pipeline destiné à l'acheminement du pétrole tchadien vers le terminal pétrolier implanté au large de Kribi avait suscité les inquiétudes des experts et des ONG sur les risques de perturbation du mode de vie et des activités économiques des populations côtières. Et sur les atteintes inévitables aux ressources et aux écosystèmes maritimes et littoraux résultant à la fois des travaux d'implantation du terminal pétrolier, de son exploitation effective, et des activités de transport et de circulation maritimes qui en découlent nécessairement.

En outre, les entreprises implantées dans les zones portuaires de la COA contribuent à la pollution des domaines portuaires par le déversement anarchique des eaux usées issues de leurs productions industrielles. Cette pollution est loin d'être négligeable dans la mesure où elle participe à long terme à l'intoxication et à la dégradation de la faune et de la flore de la zone portuaire. A ce sujet, R. B. Lele affirme « *qu'il suffit d'emprunter la voie principale menant au port d'Owendo pour s'en convaincre (odeurs pestilentielles, décharges anarchiques, poussières...)* »¹⁵⁰.

¹⁵⁰ Lele (R.M), 2002, Les pollutions en zone portuaire Sud d'Owendo, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du certificat de gestion portuaire (CNUCED), Office des Ports et Rades du Gabon et UNITED NATIONS, p. 6

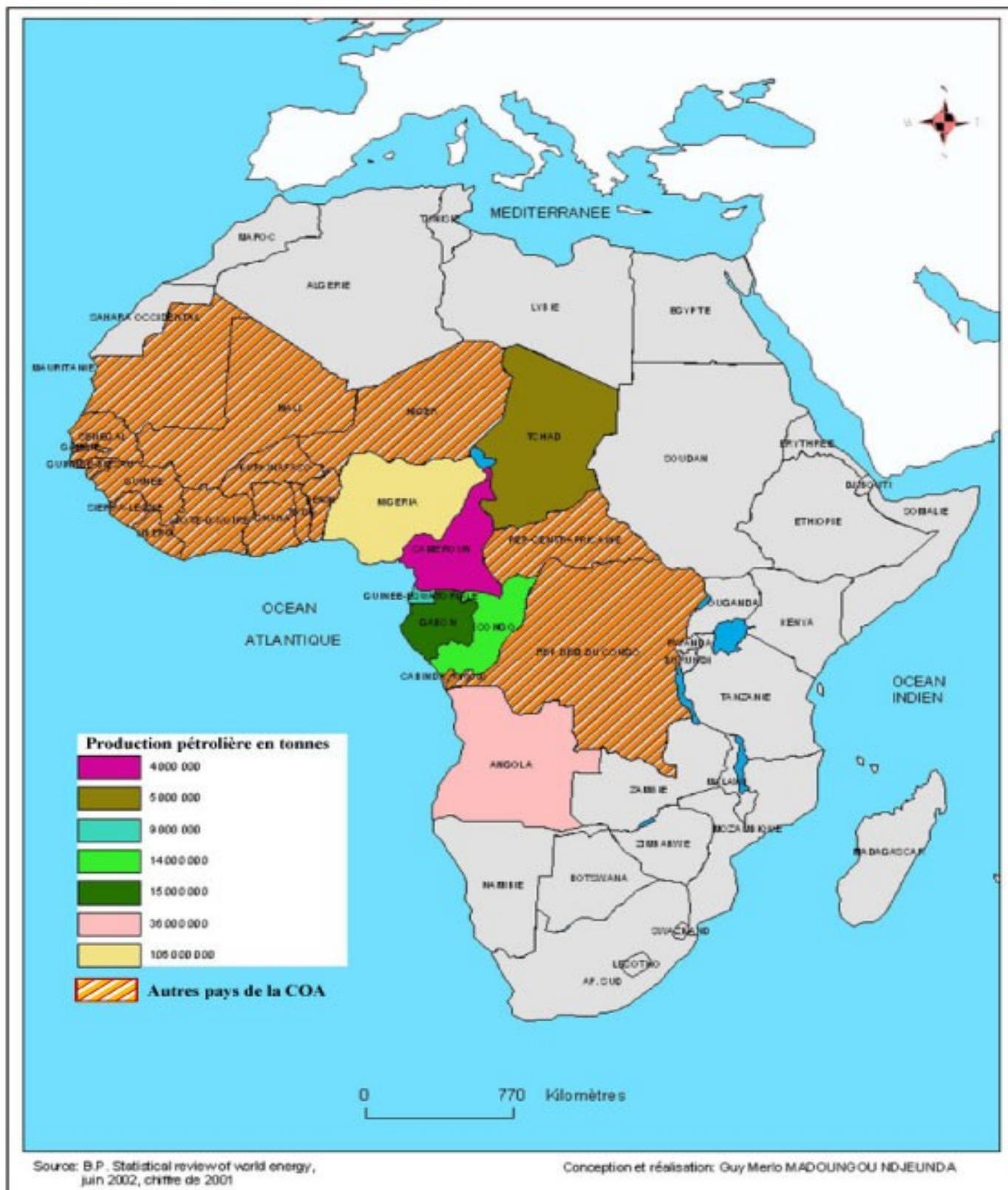
En effet, l'exploitation pétrolière entraîne systématiquement deux types de pollution dont l'activité pétrolière dans le Golfe de Guinée n'y échappe pas (Carte N°6). Et la pollution de la zone portuaire par des entreprises nécessite une réelle prise de conscience. Ainsi, nous allons examiner dans les paragraphes suivants la pollution opérationnelle et accidentelle issue de l'exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée. Et la pollution du domaine portuaire des pays de la COA par des entreprises industrielles implantées dans la zone portuaire.

II – 1 – 1 – 1 : Les pays du Golfe de Guinée subissent une pollution opérationnelle quasi-inévitable

La notion de pollution opérationnelle désigne l'ensemble des rejets et autres nuisances qui découlent, volontairement ou inévitablement de l'ensemble des opérations techniques liées à l'exploitation des installations pétrolières : fuites d'hydrocarbures et de goudron, fumées d'exploitation, déversements d'eaux souillées ou de produits chimiques, rejets de métaux lourds, chute fréquente de pièces métalliques et d'objets divers en mer, déballastages sauvages de pétroliers, etc.... (M. Ndende, 2006).

Cette forme de pollution est inévitable dans le Golfe de Guinée, dans la mesure où cette région connaît une exploitation pétrolière intensive qui place l'un de ses pays, à savoir le Nigéria, parmi les grands producteurs du pétrole de la planète. D'ailleurs, l'AMERICAN ACADEMY OF SCIENCES affirme à ce sujet que la pollution opérationnelle représente 33% des pollutions constatées dans les mers à travers le monde. Même les pays les plus développés n'y échappent pas.

Carte N°6 : Les pays producteurs de pétrole de la COA qui contribuent à la pollution du Golfe de Guinée



A titre d'illustration, au Royaume-Uni, la Marine Coastguard Agency (MCA) a démontré dans son Rapport annuel de 2001 que la pollution attribuée aux navires et

installations pétrolières off-shore dans les eaux maritimes sous souveraineté britannique, les installations pétrolières et gazières sont responsables de 71% des fuites confirmées sur 1616 incidents recensés, et que les rejets opérationnels y occupent une part conséquente¹⁵¹.

A cet effet, on comprend aisément que les pays du Golfe de Guinée producteurs de pétrole subissent cette forme de pollution qui est réelle et sournoise, et que ce ne sont pas les habituels discours rassurants des sociétés pétrolières qui empêcheront les fuites d'hydrocarbures, les chutes des matériaux en mer ou encore la montée des fumées noires.

D'ailleurs, à la veille de l'inauguration du terminal pétrolier de Kribi (qui reçoit le pétrole tchadien), certaines populations, telles que celle de M'pango, exprimaient déjà le désagrément subi nuit et jour face à la fumée noire des gigantesques groupes électrogènes de la station de réduction de pression du pipeline. Par conséquent, on ne sait pas par quel miracle les eaux camerounaises au débouché du terminal pourraient échapper à cette forme de pollution, d'autant plus que le pipeline a été conçu pour permettre un débit d'environ 250.000 barils par jour (M. Ndende, 2006).

A ce propos, une étude effectuée par Lois Epstein, ingénieur Américain à Environmental Defense Fund (EDF) confirme nos inquiétudes. En effet, il a démontré que sur l'ensemble du pipeline tchado-camerounais et de son terminal, des fuites de pétrole de l'ordre de 450 barils par jour (soit 70.000 litres par jour) pourraient survenir sans être détectées par des systèmes de sécurité modernes. D'ailleurs, dans un courrier du 17 Mars 2003 adressé aux participants aux réunions d'ONG concernant les plans d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, les experts du comité de pilotage de ce pipeline reconnaissent clairement qu'aucun opérateur, y compris eux-mêmes, ne peut garantir qu'aucun déversement ne se produira. Ainsi, on comprend aisément que la COA est à la merci de la pollution opérationnelle dont le principal stimulateur est l'exploitation pétrolière.

Par ailleurs, les pays du Golfe de Guinée souffrent de la pollution volontaire orchestrée par le déversement des déchets issus du nettoyage des cuves des pétroliers. En effet, généralement dotées de moyens limités, les Marines Nationales de ces pays ne peuvent garantir la surveillance des côtes au delà de la Zone Economique Exclusive. Ainsi, les

¹⁵¹ Journal de la Marine Marchande, n°4338 du 7 Février 2003, p. 13

pétroliers sans scrupule profitent de cette faille pour polluer les eaux de la COA. A ce sujet, le Commandant du Port Autonome de Douala affirmait au cours du Symposium sur la Zone Economique Exclusive tenu à Abidjan du 18 au 23 Mai 1987 que « *les eaux des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre constituent les espaces marins de prédilection où s'effectuent toutes sortes de rejets polluants en raison de la faiblesse ou de l'inexistence de la surveillance* »¹⁵².

En effet, les Etats côtiers du Golfe de Guinée doivent se doter des moyens de surveillance maritime et de protection de l'environnement marin, conformément aux exigences de la Convention de Montego Bay de 1982 qui constitue la Charte fondamentale de la protection et du Droit de la mer, (entrée en vigueur le 16 novembre 1994). Ces pays doivent aussi ratifier et appliquer à la lettre la Convention MARPOL de 1973 et son Protocole modificatif de 1978 qui réglemente sévèrement le droit des navires de procéder à des déversements volontaires ou opérationnels en mer.

A ce sujet, il est réjouissant de constater que la Convention MARPOL et son Protocole ont été intégrés dans les législations internes des pays de la COA. C'est le cas de la CEMAC qui a pris en compte la présente Convention au moment de l'adoption du Code Communautaire de la Marine Marchande le 22 décembre 1994. A cet effet, l'Article 261 du Code CEMAC stipule que « *tout accident survenu à un navire battant pavillon d'un Etat membre soumis aux dispositions du présent Code donne lieu à une enquête spécifique lorsque cet accident a eu, pour le milieu marin, des conséquences néfastes importantes. Cette enquête est diligentée par l'autorité maritime compétente. Les résultats en sont communiqués à l'Organisation Maritime Internationale dans le cas prévu à l'article 12, alinéa 2 de la Convention MARPOL 73/78* »¹⁵³.

L'Article 267 du présent code stipule pour sa part que « *tout pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tout navire autre qu'un pétrolier d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 doit détenir un registre des hydrocarbures établi dans les conditions de la règle 20 de l'annexe I de la Convention MARPOL 73/78. Et, le modèle de registre*

¹⁵² Mono Mboum Markous, Mai 1987, « Prévention et lutte contre la pollution marine. Mesures de protection et de lutte en République du Cameroun », Communication au Symposium sur la Zone Economique Exclusive (ZEE), Abidjan, p.7

¹⁵³ Code CEMAC, Op. Cit. p. 119

d'hydrocarbures sera conforme au modèle prescrit par la Convention MARPOL 73/78, Annexe I, Appendice III »¹⁵⁴.

Des lois et dispositions similaires existent dans tous les pays de la COA. Par exemple au Gabon, l'Article I du Décret relatif à la préparation et à la lutte contre les hydrocarbures fixe en application des dispositions des Conventions et de la loi n° 16/93 du 26 août 1993, les modalités relatives à la préparation et à la lutte contre les pollutions par hydrocarbures et autres substances nuisibles.

Cependant, malgré toutes ces dispositions, les cas de pollution sont légion sur la COA (nous allons le démontrer dans les prochains paragraphes). Ainsi, l'interrogation suivante nous hante l'esprit : Les Conventions internationales, sous-régionales et nationales en faveur de la lutte contre la pollution marine sont-elles réellement appliquées et respectées dans les pays du Golfe de Guinée ? On peut justement en douter, compte tenu des faibles moyens de surveillance que nous avons précédemment soulignés et déplorés.

II – 1 – 1 – 2 : Les pays du Golfe de Guinée n'échappent pas à des pollutions accidentelles

Les pays du Golfe de Guinée producteurs de pétrole n'échappent pas à des pollutions accidentelles résultant de l'activité pétrolière. En effet, les statistiques de l'OMI démontrent que les pollutions accidentelles par hydrocarbures représentent 12% des pollutions maritimes. La pollution massive et concentrée du littoral provoque très souvent des dommages économiques et écologiques de très grande ampleur tels que ; l'atteinte grave à la faune et à la flore marine, la perturbation durable de l'équilibre des écosystèmes qui pourrait entraîner la disparition des ressources halieutiques, un manque à gagner qui pourrait entraîner le chômage des professions de la mer, la condamnation des activités touristiques et bien d'autres dommages (M. Ndende, 2006).

En effet, les côtes des pays du Golfe de Guinée producteurs de pétrole subissent régulièrement une pollution pétrolière accidentelle. M. Ndende soutient cette hypothèse en affirmant que « *les côtes africaines sont de plus en plus fréquemment touchées, et qu'au*

¹⁵⁴ Idem, p. 123

surplus en terme de quantités déversées, elles figurent en bonne place au hit parade mondial des catastrophes majeures, et ce en dépit de la très faible médiatisation qu'on leur réserve paradoxalement »¹⁵⁵.

Ainsi, on dénombre plusieurs catastrophes dans le Golfe de Guinée ayant entraîné la pollution marine. Ces accidents sont les suivants :

- La catastrophe de « *l'ABT Summer* » survenue en 1991 au large des côtes angolaises qui fut classée 2^e catastrophe mondiale avec 260.000 Tonnes de pétrole déversées, et celle du « *Castillo De Bellver* » qui avait durement frappé les côtes sud-africaines en 1983, en occupant le malheureux rang de 3^e catastrophe mondiale avec 257.000 Tonnes de fuel déversées confortent cette hypothèse ;
- Les accidents survenus dans le Golfe de Guinée sont généralement dus aux explosions et aux déversements issus des activités d'exploitation ou de manipulation des ressources pétrolières (M. Kanto, 1996). En effet, l'exploitation pétrolière est une activité qui renferme un risque majeur d'explosion du gisement pétrolier extrait du sous-sol marin. La COA subit régulièrement ces explosions. Car, on se souvient encore que l'explosion d'un puits de pétrole off-shore le 17 Juin 1980 au large des côtes nigérianes avait entraîné le rejet de 300.000 Tonnes de pétrole, en occasionnant de graves dommages aux écosystèmes marins, aux populations côtières, ainsi qu'aux pêcheurs du bassin du fleuve Niger ;
- L'explosion en 1981 d'une plate-forme pétrolière au Cabinda, à 6,5 Km de la frontière maritime entre l'Angola et la République Démocratique du Congo avait provoqué d'importants déversements d'hydrocarbures qui ont souillé les côtes des deux pays à la faveur des courants marins ;
- La dernière explosion en date issue de l'exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée est l'explosion d'un oléoduc au Nigéria le 26 Décembre 2006 qui causa la mort d'environ 250 personnes ;

¹⁵⁵ Ndende (M.), Op. Cit. p. 33

- D'autres pollutions pétrolières constatées dans le Golfe de Guinée sont dues aux accidents d'oléoducs collecteurs ou aux déversements associés à des événements naturels comme les ouragans, des boues de forage, ou de l'écoulement des eaux de plates-formes de forage off-shore. En effet, aucun pays de cette région productrice du pétrole n'échappe à ce type de pollution accidentelle. Car, on se souvient qu'au Cameroun la fuite, en 1981, d'un flexible de 20 à 10 mètres en dessous de la mer, lors du déchargement du « *M/S Breeze* », avait provoqué l'épandage de quantités non négligeables de pétrole brut au large des côtes. Et que le déballastage en 1980 du « *M/S Dione* » avait pareillement entraîné le rejet en mer de 5000 m³ de liquide sale (Tableau N°11).

On se souvient également des accidents suivants :

- Le 21 Juin 1979, le pétrolier « *Petro Bouscat* » sombre à 20 milles au large de Douala la capitale économique du Cameroun ;
- Le 17 Décembre 1975, le pétrolier « *Mobil Refiner* » échoue dans les eaux du fleuve Wouri à Douala et provoque le déversement de 45 Tonnes de fuel ;
- Plus récemment, en Juin 2001, un autre accident est survenu au port de Douala ; un navire transportant des hydrocarbures avait déversé dans les eaux marines du port une partie de sa cargaison et n'a pu continuer son chemin qu'après avoir réglé aux autorités camerounaises une amende de 50 millions de FCFA, soit environ 76.336 Euros.

Tableau N° 11 : Les principaux accidents ayant entraîné la pollution des eaux du Golfe de Guinée de 1975 à nos jours

Dates	Nom du navire	Causes de la catastrophe	Le lieu de la catastrophe	Le pays ayant subi la catastrophe	Le nombre de Tonnes de fuel déversé
Le 17 Décembre 1975	Mobil Refiner	Echouage	Au large de Douala dans les eaux du Wouri	Cameroun	45 Tonnes
Le 1 ^{er} Janvier 1977	Arzen	Accident	Au large des côtes béninoises	Bénin	Toute la cargaison fut déversée sur les côtes de ce pays

Le 16 Avril 1977	Universe Defiance	Accident	Au large des côtes sénégalaises	Sénégal	Il déverse toute sa cargaison sur les côtes du Sénégal
Le 26 Octobre 1977	Unilucke	Accident	Au large de Fouche Island	Nigeria	Toute la cargaison fut déversée sur les côtes du Nigeria
Le 21 Juin 1979	Petro Bouscat	Il Coule	A 20 milles au large de Douala	Cameroun	Il déverse toute sa cargaison sur les côtes de ce pays
Le 17 Juillet 1979	Costathina	Accident	Au large des côtes sénégalaises	Sénégal	Toute la cargaison fut déversée sur les côtes de ce pays
Le 16 Août 1979	Ionis Angeli Cousis	Accident	Au large des côtes sénégalaises	Sénégal	Il déverse la totalité de son fuel sur les côtes sénégalaises
Le 16 Janvier 1980	Saleni	Accident	Au large des côtes mauritaniennes	Mauritanie	Toute sa cargaison fut déversée sur les côtes de ce pays
Le 03 Mars 1980	Mycene	Accident	Au large des eaux ivoiriennes	Côte d'Ivoire	Il déverse la totalité de son fuel sur les côtes ivoiriennes
Le 17 Juin 1980	-	Explosion d'un puits de pétrole	Au large des Côtes nigérianes	Nigéria	Rejet de 300.000 Tonnes de pétrole sur les côtes nigérianes
En 1980	M/S Dione	Déballastage	Au port de Douala	Cameroun	Rejet en mer de 5000 M3 de liquide sale
En 1981	-	Explosion d'une plate-forme pétrolière	Au large de Cabinda à 6,5 Km de la frontière entre L'Angola et la RDC	Angola	Déversement des tonnes d'hydrocarbure qui ont souillé les côtes de ces deux pays
En 1981	M/S Breeze	Fuite d'un flexible de 20 à 10 m en dessous de la mer, lors du déchargement	Au large des côtes camerounaises	Cameroun	Epanchage d'une grande quantité de pétrole brut sur les côtes de ce pays
En 1983	Castillo De Bellver	Accident	Au large des côtes de l'Afrique du Sud	Afrique du Sud	Déversement de 257.000 Tonnes de fuel sur les côtes de ce pays
En 1991	Abt Summer	Accident	Au large des côtes angolaises	Angola	Déversement de 260.000 Tonnes de pétrole sur les côtes de l'Angola
En Juin 2001	-	Accident	Dans les eaux marines du port de Douala	Cameroun	Déversement dans les eaux du port de Douala d'une quantité importante de pétrole
Le 26 Décembre 2006	-	Explosion d'un oléoduc	-	Nigéria	Elle causa la mort de 250 personnes

Source : Ndende (M.), Activité pétrolière et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée, in revue congolaise des transports et des affaires maritimes, PP.33-35.

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjéunda, Janvier 2007.

Les accidents de navigation des pétroliers en rapport avec le développement du trafic maritime sont aussi l'une des causes de la pollution marine sur la COA. En effet, le tableau ci-contre démontre que 95% des cas de pollution par hydrocarbures dans le Golfe de Guinée sont imputables aux accidents des pétroliers. Ainsi, de 1975 à nos jours, on recense plus d'une douzaine d'accidents de pétroliers sur la Côte Atlantique Africaine. M. Ndende confirme cette

hypothèse en affirmant qu'entre 1975 et 1980 on déplore une dizaine de cas de pollution par hydrocarbures issus des accidents de la navigation.

II – 1 – 1 – 3 : La pollution environnementale à l'échelle d'un port : Le cas du complexe portuaire d'Owendo/Libreville

Comme la plupart des ports des pays en voie développement, en particulier ceux de la Côte Ouest Africaine, le port d'Owendo subit une pollution récurrente orchestrée par des entreprises industrielles implantées dans la zone portuaire. Ces entreprises rejettent plusieurs types de pollution qui portent atteinte à l'environnement. Car, le déversement anarchique en mer par exemple des eaux usées de certaines d'entre elles n'est pas conforme aux normes internationales et contribue ainsi à la destruction de la faune et de la flore sous marines. En effet, quel type de pollution rencontre t-on au port d'Owendo ? Et quelles sont les sources de cette pollution ? Les paragraphes suivants nous permettront de répondre à ces interrogations et d'évaluer les rejets polluants que subit la zone portuaire d'Owendo.

II – 1 – 1 – 3 – A : Les types de pollutions rencontrées dans le domaine portuaire d'Owendo/Libreville

Le domaine portuaire d'Owendo souffre de trois types de pollution à savoir : La pollution volontaire qui résulte du déversement anarchique des déchets ; La pollution opérationnelle qui provient de l'exploitation des installations portuaires, de l'activité industrielle des entreprises installées dans la zone portuaire et des déchets issus du séjour des navires à quai ou en rade ; la pollution accidentelle qui peut provenir de l'abordage ou de l'échouement des navires, de la rupture d'une conduite d'hydrocarbures ou d'accidents des camions transportant des produits pétroliers.

Ces trois types de pollution portent une atteinte non négligeable à l'environnement du port d'Owendo. Elles touchent particulièrement les trois milieux suivants : l'eau, le sol et l'atmosphère. Le tableau ci-après (Tableau N°12) qui donne un aperçu de la situation des trois milieux touchés en fonction du type de pollution, nous permet de constater que les pollutions volontaires et opérationnelles sont les cas les plus récurrents dans ce port. Il démontre

également que les substances polluantes présentes dans le domaine portuaire d'Owendo dérivent des matières premières (manganèse, coke, clinker, hydrocarbures) et des effluents industriels que traitent les entreprises industrielles implantées dans ce port. Ainsi, il est clair que les industries implantées dans ce domaine portuaire constituent une importante source de pollution environnementale.

Tableau N° 12 : Aperçu de la pollution que subit le port d'Owendo/Libreville

Les milieux	Les catégories de pollution	Les polluants	Les types de pollution
Eaux	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution provenant des navires à quai ou en rade - Pollution provenant des effluents des industries - Pollution provenant de la perforation ou de la rupture des pipes d'hydrocarbures sous l'appontement d'Owendo 	<ul style="list-style-type: none"> - Eaux usées, - Eaux de ballast - Hydrocarbures - Déchets ménagers - Produits de réparation 	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution opérationnelle - Pollution volontaire - Pollution accidentelle
Sol	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution provenant des rejets industriels - Pollution due au stockage des produits sur des terre-pleins 	<ul style="list-style-type: none"> - Matières plastiques - Ferraille - Hydrocarbures - Effluents - Produits chimiques (soufre) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution volontaire - Pollution opérationnelle
Atmosphère	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution due au stockage des produits sur des terre-pleins - Rejet des fumées industrielles 	<ul style="list-style-type: none"> - Manganèse - Coke - Clinker (sous forme de poussière) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pollution opérationnelle

Source : R. B. Lele, 2002, Les pollutions en zones portuaires Sud d'Owendo, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du certificat de gestion portuaire (CNUCED), OPRAG et UNITED NATIONS, p. 13

II – 1 – 1 – 3 – B : Les sources des pollutions rencontrées dans la zone portuaire d'Owendo/Libreville

La zone portuaire d'Owendo renferme plusieurs entreprises qui opèrent dans les domaines industriels suivants : l'exploitation minière, les hydrocarbures, la chimie, la

transformation et l'exportation du bois, la brasserie. Ces entreprises sont les principaux pollueurs¹⁵⁶ de cette zone portuaire. Car, elles rejettent des substances telles que ; les eaux usées, les résidus d'hydrocarbures, les matières plastiques, la poussière, la ferraille, les produits chimiques qui sont dangereux et nocifs pour l'environnement.

En effet, les entreprises qui constituent la principale source de pollution du domaine portuaire d'Owendo sont les suivantes ; La Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers (SGEPP), la Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG), la Cimenterie du Gabon (CIMGABON), la Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Gabon (SEPBG), la Société des Brasseries du Gabon (SOBRAGA) GABOA Air Liquide, et les divers (garages ...), (Tableaux N°13 et 14).

Les tableaux N° 13 et 14 sur la page suivante présentent les principales entreprises du domaine portuaire d'Owendo et leurs activités qui rejettent des substances nocives qui contribuent massivement à la pollution de l'environnement de ce port. Le premier (Tableau N°13) regroupe les entreprises qui polluent le sol autrement dit la terre ferme. Et le second (Tableau N°14) regroupe celles qui détruisent directement l'environnement marin. Pour sa part, le tableau N°15 (page 192) présente les différents rejets polluants déversés au port d'Owendo par entreprise.

Tableau N°13 : Les principales entreprises qui polluent le sol du domaine portuaire d'Owendo/Libreville

Entreprises	Activités
-------------	-----------

¹⁵⁶ Le qualificatif de pollueur définit celui qui est communément reconnu, par son activité, responsable des rejets qui dégradent le milieu naturel. C'est-à-dire un organisme, une entreprise, un navire, etc... dont les rejets portent atteinte à la nature.

Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers (SGEPP)	Stockage et distribution des produits pétroliers
Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG)	Exploitation et commercialisation du manganèse, et du ferromanganèse
Les cimenteries du Gabon (CIMGABON)	Fabrication et commercialisation du ciment
Société des Brasseries du Gabon (SOBRAGA)	Fabrication et distribution des boissons gazeuses
GABOA Air Liquide	CO2 industriel
Divers (Garages)	Maintenance et réparation des engins de manutention, des camions, etc...
Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Gabon (SEPBG)	Stockage et exploitation du bois

Source : R. B. Lele, Op. Cit. p. 14

Tableau N°14 : Les principales sources de pollution du milieu marin du port d'Owendo/Libreville

Les entreprises	Les activités
Les navires	<ul style="list-style-type: none"> * En rade : <ul style="list-style-type: none"> - Opérations de chargement des grumes - Opération de dragage * A quai : <ul style="list-style-type: none"> - Manutention des marchandises - Entretien ou petites réparations - Avitaillement
Remorqueurs et bateaux de servitude	<ul style="list-style-type: none"> - Livraison des grumes par radeaux (bois flottant) et par plates (bois non flottants) - Liaison terre/navire en rade

Source : R. B. Lele, Idem, p. 15

Tableau N°15 : Les rejets polluants déversés par les industries installées dans la zone portuaire d'Owendo/Libreville

Entreprises	Rejets observés	Gène et danger
-------------	-----------------	----------------

SOBRAGA	Eaux usées et fumées	- Odeurs pestilentielles - Difficultés respiratoires observées en soirée pour les habitants de la cité COMILOG qui sont obligés de fermer leurs fenêtres (les vents forts sont de direction Sud-Ouest)
GABOA Air Liquide	Chaux	Déversement de chaux aux abords de la chaussée et au-delà par ruissellement
COMILOG	- Poussières dues au coke et au manganèse - Huile et graisse issues des réparations	Mauvaises méthodes de manutention et de transport de coke du quai au lieu de stockage
SGEPP	Hydrocarbures	- Il se déroule à quelques pas de l'entrée de la SGEPP un trafic illicite d'hydrocarbures, avec des incendies en saison sèche, des explosions sont à craindre. - Déversement des hydrocarbures sous l'apportement d'Owendo suite au percement des pipes par des brigands
CIMGABON	Poussières dues au clinker et au gypse	Circulation dangereuse sur la voie menant au port à bois (tronçon à proximité du hangar de stockage) due aux mouvements des engins
Navires à quai ou en rade	- Peinture employée pour les réparations - Eaux de ballast - Ordures ménagères (cas des navires fréquentant la Côte Ouest Africaine)...	Destruction de la faune et de la flore marines

Source : R. B. Lele, Op. Cit. p. 17

Pour résoudre le problème de pollution du port d'Owendo, l'OPRAG qui représente l'autorité administrative de ce domaine portuaire avait organisé au début des années 2000 un audit environnemental de ses sites. Cet audit avait été motivé par la conclusion de la première réunion du Comité Technique et de la Protection de l'Environnement (CTPE) de

l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et de Centre (AGPAOC) qui dénonçait l'existence de la pollution dans les ports de la Côte Ouest Africaine. (Cette réunion s'était tenue à Douala au Cameroun du 9 au 10 août 1990).

Cette initiative semble n'avoir porté aucun fruit dans la mesure où lors de nos investigations sur le terrain, nous avons constaté que les entreprises industrielles installées dans la zone portuaire d'Owendo continuent de polluer l'environnement avec les déchets qu'elles déversent de façon anarchique dans la nature. Le tableau précédent nous présente les rejets nuisibles à l'environnement que ces entreprises déversent dans le domaine portuaire d'Owendo.

II – 1 – 1 – 3 – C : Evaluation des rejets polluants de la zone portuaire d'Owendo

L'évaluation des rejets polluants est une étude fondamentale et nécessaire, car elle permet de savoir la quantité et la qualité des polluants que les industries déversent dans la nature. En revanche, cet exercice n'est pas du tout facile dans la mesure où le choix des aspects analysés ne rencontre pas généralement l'assentiment de tous. En effet, notre objectif n'est pas de lancer une polémique entre le pouvoir public et les entreprises exerçant dans le domaine portuaire d'Owendo. Mais, d'attirer l'attention des uns et des autres sur la dégradation de l'environnement naturel de cet espace.

Pour évaluer les rejets polluants que les entreprises industrielles déversent dans la zone portuaire d'Owendo, nous avons pris en considération les aspects mesurables suivants :

- Le mode de transport de marchandises en vrac ;
- Le stockage des marchandises ;
- Les nuisances produites par l'activité de l'entreprise.

Le choix de ces aspects est motivé par le constat que nous avons fait sur le terrain. En effet, lors de nos investigations, nous avons constaté que certaines entreprises de cette zone

portuaire n'organisaient pas très bien le transport de leurs produits. Les accidents récurrents dus à cette mauvaise organisation contribuent à dénaturer l'environnement de cet espace. De même, le mauvais stockage des marchandises et les nuisances produites par l'activité de ces entreprises portent une atteinte non négligeable à l'environnement naturel du domaine portuaire d'Owendo.

Pour cette évaluation, nous avons retenu 7 principales entreprises industrielles dont l'activité engendre ou est susceptible d'engendrer la pollution de la zone portuaire d'Owendo. Ces entreprises industrielles sont les suivantes :

- La Compagnie Minière de l'Ogooué (COMILOG) ;
- L'entreprise des ciments du Gabon (CIMGABON) ;
- La Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Gabon (SEPBG) ;
- La Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers (SGEPP) ;
- La Société des Brasseries du Gabon (SOBRAGA) ;
- Les Navires à quai ou en rade ;
- Les Autres activités (Garage...).

II – 1 – 1 – 3 – C – a : Evaluation des rejets polluants de la COMILOG

La construction du complexe minéralier d'Owendo est une initiative louable et encourageante pour le développement. Car, ce complexe permet l'exportation du manganèse

en provenance de Moanda¹⁵⁷ par train vers les pays industrialisés. En revanche cette activité pose aujourd'hui des problèmes environnementaux au domaine portuaire d'Owendo dont la portée n'avait probablement pas été très bien évaluée avant la mise en place de ce complexe. R. B. Lele confirme cette hypothèse en affirmant que « *la quête d'indépendance vis-à-vis du Congo pour l'évacuation du manganèse a conduit les autorités politiques à adjoindre au port commercial d'Owendo un complexe minéralier qui pose aujourd'hui, notamment avec l'extension du trafic par l'amenée de coke, des problèmes environnementaux dont l'ampleur de l'impact n'avait pas été suffisamment apprécié au moment de la conception des ouvrages* »¹⁵⁸.

En effet, l'exploitation et la commercialisation du minerai de manganèse et ferromanganèse qui est dévolue à la COMILOG, filiale du groupe ERAMET, contribuent à la pollution environnementale de la zone portuaire d'Owendo. Car, si nous nous attardons sur le cas du transport du coke, on constate que ce produit est déchargé en vrac du navire et est posé sur le quai. Il est ensuite chargé dans des camions par des chargeurs à gobet (parfois édentés), puis transporté au lieu de stockage situé à environ 1 Km du quai. On observe sur le parcours des camions, le déversement de coke en quantité significative.

Par conséquent, une masse importante de poussière envahit la zone portuaire toute la journée. La présence des monticules sur la chaussée due aux déversements du coke contribue à la déformation des voies de circulation. Par ailleurs, le déversement de ce produit sur le quai peut provoquer à long terme la déstabilisation de la voie ferrée, car si les dents du gobet s'accrochent régulièrement au rail, la voie ferrée sera très vite hors d'usage. De même, la chute de ce produit dans l'eau et le rejet régulier dans l'eau des eaux usées issues du nettoyage du quai détruisent la faune et la flore sous marines de cet espace.

En outre, il importe de souligner que la poussière provoquée par le transport du coke et l'exportation du manganèse oblige les employés de la COMILOG à nettoyer au quotidien leurs tables et bureaux, parfois même plusieurs fois dans la journée. Cette poussière s'infiltr

¹⁵⁷ Moanda est la ville dans laquelle se trouve le site d'extraction du manganèse gabonais. Cette ville est géographiquement située au Sud-Est du Gabon, plus précisément dans la province du Haut-Ogooué.

¹⁵⁸ R. B. Lele, 2002, Les pollutions en zones portuaires Sud d'Owendo, Mémoire de fin d'études pour l'obtention du certificat de gestion portuaire (CNUCED), OPRAG et UNITED NATIONS, p. 18

même dans la chevelure des employés de cette entreprise. Car, d'après R. B. Lele, l'un d'eux lui aurait affirmé que « *lors du lavage de notre chevelure, une coulée noire s'observe* »¹⁵⁹.

Par ailleurs, le transport du manganèse dans les navires s'effectue par un système de convoyeurs à bande. Le fonctionnement de ce système présente des failles qui contribuent à la pollution de l'environnement marin de cet espace. Dans la mesure où le convoyeur long d'environ 1700 m avance uniquement dans un seul sens, c'est-à-dire du lieu de stockage vers le navire. Lorsque le chargement du navire est terminé, le minerai restant sur la bande du convoyeur est déversé dans l'eau (Photo N°9).

Photo N°9 : Un minéralier en chargement de manganèse au terminal minéralier du port d'Owendo/Libreville



Cliché : OPRAG, 2007

D'après les responsables de la COMILOG, les quantités de minerai déversé dans l'eau sont « minimales ». Mais, à long terme cette pratique pourrait occasionner l'envasement du fond du poste minéralier. Ce qui aurait pour conséquence, la réalisation des travaux de dragage à ce poste (R. B. Lele, 2002). Ce raisonnement est regrettable et inacceptable dans la

¹⁵⁹ R. B. Lele, Idem, p. 19

mesure où une meilleure organisation du travail éviterait d'envaser ce poste et surtout de détruire l'environnement marin de cet espace. Il serait par exemple judicieux que les responsables de la COMILOG s'achètent une vedette qui servirait à récupérer le minerai resté sur le convoyeur après le chargement d'un navire, le charger dans un camion et le ramener au lieu du stockage. Cette proposition nous semble plus adaptée que la pratique irresponsable actuellement en vigueur. Dans le cas où elle éviterait non seulement des dépenses importantes à cette entreprise qui sera obligée, à long terme, de procéder au dragage de ce poste. Elle éviterait surtout de polluer et de tuer par ricochet l'écosystème marin de cet espace.

D'ailleurs, l'évaluation de la quantité de manganèse déversé dans l'eau ne nous semble pas négligeable comme l'affirme les responsables de la COMILOG. En effet, l'estimation nous donne les résultats suivants : Si nous partons du fait que la longueur de la bande du convoyeur est de 1700 m, sa largeur de 1,20 m et l'épaisseur des matériaux 0,10 m, le volume de manganèse déversé dans l'eau pendant le chargement d'un navire serait estimé à environ 204 m³. Pour obtenir le nombre de mètres cube de manganèse déversé en mer en une année pendant le chargement des navires, il suffit de multiplier ce chiffre par le nombre de navires chargés en un an. A titre d'illustration, et d'après les statistiques de la Direction Commerciale et de l'Exploitation de l'OPRAG, 62 navires ont chargé du manganèse en 2000, ce qui représente environ 12.648 m³ de dépôts de manganèse en un an dans les fonds sous marins du poste minéralier. Si nous prolongeons notre analyse sur 10 ans, c'est environ 126.480 m³ de manganèse qui serait déversés dans la mer.

II – 1 – 1 – 3 – C – b : Evaluation des rejets polluants de CIMGABON

La société CIMGABON fait partie des entreprises dont les rejets issus du fonctionnement contribuent à la pollution de la zone portuaire d'Owendo.

CIMGABON est l'une des filiales du groupe norvégien SCANCEM INTERNATIONAL qui fait partie du groupe HEIDEL BERG CEMENT spécialisé dans la fabrication du ciment. Il fut classé 3^e rang mondial en 2002 (R. B. Lele, 2002). Cette société qui remplace « la défunte Ciments du Gabon créée en août 1976 par l'Etat gabonais » existe

depuis juillet 2000. Sa création est la mise en application de la politique de privatisation adoptée par le Gouvernement gabonais depuis plusieurs années.

L'ampleur de l'impact des rejets polluants de CIMGABON sur l'environnement du domaine portuaire d'Owendo n'aurait pas été suffisamment appréciée au moment de l'implantation de cette entreprise. Dans la mesure où la manutention du clinker, produit semi-fini provenant de son usine de Ntoun, située à environ 40 km de Libreville dégage une masse de poussière non négligeable. De même, la manutention du gypse (produit fondamental dans la fabrication du ciment importé de l'étranger) sur les installations du port commercial d'Owendo provoque également des rejets de poussière considérables.

Par ailleurs, sur la route allant au port à bois, on observe une zone de stockage de clinker ou de gypse face aux hangars. Ainsi, à certaines périodes, cette zone devient un champ de mouvement des chargeurs à gobet. Par conséquent, la circulation sur cette route principale devient difficile, dans la mesure où les camions grumiers et d'autres véhicules qui vont et viennent du port à bois sont exposés aux risques d'accidents qui peuvent provenir par exemple du dérapage dû à la présence de boules de clinker sur la chaussée.

Pour préserver l'environnement portuaire d'Owendo des rejets polluants de CIMGABON, sa délocalisation à Ntoun serait l'une des solutions. Car, elle empêcherait le transport du clinker de Ntoun à Libreville et, de facto, la poussière dégagée par la manutention de ce produit ne polluerait plus cet environnement. Certes, la poussière occasionnée par la manutention du gypse au sein du port commercial d'Owendo envahirait toujours l'environnement, mais, le port ne subirait plus l'ensemble des rejets polluants provenant du processus de fabrication du ciment.

II – 1 – 1 – 3 – C – c : Evaluation des rejets polluants de la SEPBG

La Société d'Exploitation des Parcs à Bois du Gabon (SEPBG) a été créée en 1989. Sa mission principale est de faciliter l'exploitation et la commercialisation du bois gabonais.

Elle dispose d'une digue flottante de plus de 1200 m qui protège le plan d'eau contre la houle. Elle possède des puissants remorqueurs pour le transport des grumes vers les bateaux en rade.

La SEPBG contribue à la pollution de la zone portuaire d'Owendo. Car, il n'est pas rare de voir les grumes flottantes entraînées par les courants marins joncher les côtes du domaine portuaire. En effet, les grumiers transportent les billets de bois des sites d'exploitation de l'intérieur du pays au port d'Owendo. Ces billets de bois sont ensuite recensés et jetés à l'eau en attendant d'être embarqués dans des navires. Ainsi, ces bois flottants subissent parfois l'assaut de la nature par l'entremise des courants marins qui les entraînent hors de la zone d'embarcation. Ce qui donne lieu au spectacle désolant que nous observons en général sur toute la côte gabonaise et en particulier dans les zones de mouillage du port d'Owendo.

Les remorqueurs qui procèdent au transport des grumes vers les navires participent aussi à la pollution de l'environnement de la zone portuaire d'Owendo. Car, une pellicule d'hydrocarbures ou d'huiles provenant sans doute de ces remorqueurs est très souvent visible sur le plan d'eau (R. B. Lele, 2002).

En outre, le cas de pollution le plus inquiétant au port à bois d'Owendo est le tas de soufre abandonné dans cet espace. En effet, depuis la disparition de la COMUF qui importait du soufre pour son activité, un tas de ce produit est entreposé au parc à bois d'Owendo. Ce tas de soufre perd chaque jour de son volume, c'est dû sans doute aux effets des intempéries. Une grande quantité de ce produit est entraînée en mer et s'enfouit dans le sol par les eaux de ruissellement et par le vent. Il suffit de se promener à proximité de ce tas de soufre pour constater des gênes telles que des démangeaisons de la peau, des picotements des yeux et même des difficultés respiratoires. Ce produit cause aussi des dégâts sur les ouvrages des voies ferrées, car il attaque l'acier des rails (R. B. Lele, 2002). Cette situation qui pose la problématique de l'abandon des matières dangereuses après la fermeture des entreprises contribue malheureusement à la pollution de la zone portuaire d'Owendo.

II – 1 – 1 – 3 – C – d : Evaluation des rejets polluants de la SGEPP

La Société Gabonaise d'Entreposage des Produits Pétroliers fut créée en 1969. Elle dispose d'un dépôt de plusieurs produits dérivés du pétrole d'une capacité d'environ 28.000

m3. Elle a mis en service en 1979 à Moanda un dépôt de 13.000 m3 dans le but de ravitailler l'ensemble du territoire en produits pétroliers raffinés. La SGEPP a pour assistant technique TOTAL FINAELF d'Outre mer. Ses partenaires sont : Pizo Shell, Mobil Oil, Total et la Société Gabonaise de Raffinerie (SOGARA). L'activité principale de cette entreprise est l'entreposage et la vente des produits pétroliers (pétrole raffiné, gasoil, essence, gaz-butane, goudron et bien d'autres produits).

La SGEPP est située dans la zone portuaire d'Owendo. Ses réservoirs sont alimentés par des canalisations qui transitent sous l'appontement du port commercial jusqu'au terminal pétrolier situé en amont du quai commercial. Soit environ 1 km de canalisation. Ces installations situées sous l'appontement du port commercial d'Owendo subissent de manière récurrente des dégâts causés par des gangs qui percent des pipes, afin de s'approvisionner. Cette situation prend des proportions inquiétantes. Ainsi, il n'est pas rare de voir sous l'appontement du port commercial des dépôts d'hydrocarbures issus de cette pratique regrettable qui cause du tort à l'environnement.

Par ailleurs, lors de nos visites sur le terrain, nous avons constaté des rejets ou des déversements d'hydrocarbures qui produisent des effets visibles aux alentours de la concession de la SGEPP. Dans la même veine, R. B. Lele déplore la destruction de la végétation située au côté bas parallèle aux rails, la présence de deux canalisations en terre qui communiquent directement avec la mer, par lesquelles coulent visiblement des résidus d'hydrocarbures et la présence dans l'eau des tuyaux usagés en provenance sans doute des cuves.

En outre, il n'est pas rare de voir à quelques pas de l'entrée principale de la SGEPP, le trafic illicite d'hydrocarbures. En effet, un trafic illicite d'hydrocarbures se déroule très souvent non loin de l'entrée principale de la SGEPP au grand mépris des lois qui régissent la vente des produits pétroliers raffinés sur le territoire gabonais. Le pire est à craindre, car cette pratique en zone portuaire est orchestrée par des individus qui pour la plupart fument, ce qui constitue un véritable danger dans la mesure où il suffit qu'un mégot de cigarette entre en contact avec l'un des produits pour qu'une explosion embrase l'ensemble du port.

On se souvient encore de l'explosion survenue à Nsam Efulan, dans la banlieue de Yaoundé au Cameroun, le 14 février 1998 qui avait fait plus de 200 morts. En effet, la

collision de 2 wagons-citernes pleins avait occasionné la fuite d'hydrocarbures. Ainsi, une grande partie de la population de cette banlieue s'était massée autour de ces wagons-citernes afin de récupérer le carburant qui s'échappait. Quelques minutes plus tard, ce fut l'explosion qui était sans doute due à un mégot de cigarette ou à une allumette. Ce fut l'horreur pour cette banlieue.

Ainsi, les responsables de la SGEPP doivent prendre en compte dans l'exercice de leurs tâches, la protection de l'environnement pour éviter le déversement récurrent des hydrocarbures dans la zone portuaire d'Owendo. Sans oublier la lutte acharnée qu'ils doivent entreprendre contre les trafiquants d'hydrocarbures qui mettent en danger tout le complexe portuaire d'Owendo. Il vaut mieux prévenir que guérir, parce que « le feu n'a pas d'ami ».

II – 1 – 1 – 3 – C – e : Evaluation des rejets polluants de la SOBRAGA

La SOBRAGA fait partie du groupe CASTEL-BGI (Brasserie Glacière Internationale). Elle a été créée en 1968. Elle dispose de 5 unités de production réparties dans 5 provinces différentes du Gabon à s'avoir l'Estuaire, le Woleu-Ntem, le Haut-Ogooué, l'Ogooué-Maritime, la Ngounié. Sa mission principale est la fabrication et la distribution des boissons gazeuses telles que les bières, les jus de fruits, et bien d'autres...

Dans la province de l'Estuaire, plus précisément à Libreville, son premier site d'exploitation était situé au centre ville, précisément entre la RTG (Radio Télévision Gabonaise) et l'UOBO (Université Omar Bongo Ondimba). Elle a été délocalisée dans la zone portuaire d'Owendo à la fin des années 1980 à cause de l'étroitesse du site et des nuisances que son activité générait. Aujourd'hui l'activité de cette entreprise cause des problèmes environnementaux dans la zone portuaire d'Owendo, dont l'ampleur de l'impact des rejets sur l'environnement portuaire n'aurait pas été suffisamment appréciée au moment de la délocalisation.

En effet, la principale pollution que l'activité de la SOBRAGA provoque sur l'environnement portuaire d'Owendo est la fumée. Car, les grandes machines de fabrication industrielle que cette entreprise utilise pour la fabrication de ses boissons gazeuses dégagent, en effet, une quantité non négligeable de fumées nauséabondes. Ainsi, l'atmosphère de cet espace est polluée au quotidien par cette fumée qui gêne particulièrement les habitants des

cités dotoirs environnantes, à savoir, la Cité des cadres de la COMILOG située à quelques kilomètres derrière la présente entreprise et les habitants du quartier Alenakiri. R. B. Lele conforte cette hypothèse en affirmant que les habitants d'Alenakiri et de la cité COMILOG subissent plus le rejet des fumées de la SOBRAGA à cause des vents dominants qui sont de direction Sud-Ouest.

Le rejet des eaux usées des activités de la SOBRAGA fait également partie de la pollution environnementale dont souffre la zone portuaire d'Owendo. En effet, il n'est pas rare d'observer le rejet des eaux puantes de la SOBRAGA sur la chaussée principale qui mène au port. Cette situation est très dangereuse pour la circulation routière, dans la mesure où ces eaux usées mélangées aux produits toxiques sont généralement glissantes et peuvent entraîner le dérapage des camions ou d'autres véhicules qui l'empruntent. Loin d'être fataliste, si un camion citerne dérape sur cette route principale qui mène au port, le risque d'une explosion est à craindre. Espérons que les travaux d'élargissement de cette route engagés actuellement par le Gouvernement gabonais résoudront le problème de la canalisation des eaux usées de la SOBRAGA.

Par ailleurs, il est souhaitable que les autorités gouvernementales gabonaises pensent à la délocalisation de cette société du domaine portuaire d'Owendo vers un site plus éloigné de la ville. Il est vrai que cela ne résoudra pas totalement le problème de la pollution dans ce complexe portuaire, mais, cela aura au moins le mérite de l'épargner d'une source de pollution non négligeable.

II – 1 – 1 – 3 – C – f : Evaluation des rejets polluants des navires en rade ou à quai

Au port commercial d'Owendo, la rade et le quai sont exploités pour le séjour des navires. Les droits de séjour payés par les navires sont versés dans les comptes de l'OPRAG.

Ces droits génèrent la majeure partie des recettes de l'OPRAG, soit environ 40% de son chiffre d'affaires.

Ces navires fonctionnent comme des entreprises dans la mesure où ils produisent des déchets de plusieurs types (solides, liquides, gazeux...). Par conséquent, dans le souci de maintenir le navire dans des conditions de vie agréable, ils doivent se débarrasser de leurs déchets quand ils sont à quai. A ce sujet, R. B. Lele affirme qu'il est difficile d'observer un navire qui descend ses ordures ménagères, car on se pose alors la question de leur élimination. Face à cette affirmation, on se demande si l'OPRAG qui est l'autorité administrative du port d'Owendo a mis en place une structure pour la gestion des déchets des navires. Il semblerait que ce ne soit pas le cas. Ainsi, le plan d'eau du port serait à la merci des déchets des navires.

Par ailleurs, pendant notre visite sur le terrain, nous avons observé des navires effectuant des petites réparations à quai en utilisant de la peinture. Les flocculats étaient visibles sur l'eau. Sachant que les compositions de ses matériaux sont souvent riches en dérivés d'hydrocarbures, les eaux usées qui sont déversées sur le plan d'eau contribuent à la pollution de cet espace. Ainsi, à long terme, l'écosystème marin de ce milieu risque d'être détruit.

L'OPRAG doit ainsi prendre ses responsabilités afin de lutter contre la pollution des eaux du port d'Owendo par des navires. A cet effet, elle doit mettre en place dans les plus brefs délais un système de traitement des déchets de ces navires. Car, si les déchets des navires déversés sur l'eau contribuent à la pollution du plan d'eau, ils peuvent aussi à la longue rendre les rades et les quais inaccessibles.

II – 1 – 1 – 3 – C – g : Evaluation des rejets polluants issus des activités de maintenance des engins et des camions

Le complexe portuaire d'Owendo subit la pollution issue de la maintenance des engins et des camions de manutention. En effet, l'installation des unités de réparation, de maintenance d'engins et de camions dans la zone portuaire d'Owendo contribue à la pollution de la dite zone. Ces types d'activités qui favorisent la pollution volontaire sont motivés par le souci de la maintenance en régie pratiquée par la plupart des entreprises implantées dans ce domaine portuaire.

Ainsi, les garages de maintenance des entreprises implantées dans la zone portuaire d'Owendo produisent une quantité importante de graisses et d'huiles usagées qui sont généralement mal canalisées.

En effet, pendant nos investigations sur le terrain, nous avons sillonné certains endroits à proximité de ces garages et nous avons constaté la dégradation de ces lieux naturels par des eaux usées. Le plus regrettable est que les effluents provenant de ces garages tombent directement en mer par le canal qui fait face au stade de la SDV¹⁶⁰. Le canal qui se trouve à l'entrée de la COMILOG et se jette à la mer reçoit aussi des huiles usagées qui proviennent sans doute des unités de réparation le jouxtant.

Nous constatons ainsi que la quasi-totalité des garages de maintenance des entreprises implantées dans la zone portuaire d'Owendo rejettent leurs déchets industriels dans la nature. Cette pratique porte une atteinte grave à l'environnement du port d'Owendo. Car, certains de ces rejets contiennent des matières organiques très dangereuses. F. Mveh Allogho confirme cette hypothèse en affirmant qu'il y a une forte pollution organique dans les rejets directs de certaines unités industrielles du port d'Owendo. Par conséquent, il est urgent que l'OPRAG réagisse avant que la situation devienne dramatique.

Il importe de souligner que le cas du port d'Owendo n'est pas isolé sur la COA. Car, d'autres ports tels le Port Autonome de Douala, le port de Brazzaville, le Port Autonome d'Abidjan, le Port Autonome de Dakar, le Port de Lagos, le Port Autonome de Lomé, le Port Autonome de Cotonou et bien d'autres subissent la pollution de leurs sites par des entreprises industrielles implantées dans leurs domaines portuaires.

¹⁶⁰ Groupe SOCOPAO DELMAS VIELJIEUX

Au regard de ce qui précède, nous pouvons retenir que les ports de la COA souffrent d'une pollution orchestrée au quotidien par des entreprises implantées dans ces ports. La pollution de l'environnement marin issue de l'exploitation pétrolière semble la plus dévastatrice dans cette région. Dans la mesure où cette pollution, qui est souvent de type opérationnelle ou involontaire et généralement orchestrée par l'exploitation pétrolière, ne fait pas souvent l'objet de publications de la part des autorités administratives de cette région, ni des responsables des sociétés pétrolières. Ainsi, nous pensons qu'il est temps que les dirigeants des pays producteurs de pétrole du Golfe de Guinée prennent conscience de la gravité de la pollution de cette région, et qu'ils veillent à l'application stricte et sans faille des mesures de protection de l'environnement imposées par les différentes Conventions de l'OMI en la matière.

II – 1 – 2 : La COA souffre du déversement récurrent et volontaire des déchets toxiques polluants

Les déchets toxiques produits par les grandes firmes internationales des pays développés prennent généralement le chemin des pays en voie de développement, en particulier ceux d'Afrique, pour y être traités. Pourquoi ces multinationales ne traitent-elles pas ces déchets dans leurs pays d'origine ? Sans doute parce que le traitement des déchets toxiques coûte plus cher dans les pays industrialisés et la rigueur mise en œuvre dans ces pays pousse les responsables de ces firmes vers les pays pauvres que nous pouvons qualifier de « paradis des déchets toxiques ».

Les pays d'Afrique Occidentale sont confrontés à des difficultés qui les amènent parfois à accepter le déversement des déchets toxiques provenant des pays développés sur leur territoire, au mépris des répercussions que ceux-ci peuvent avoir sur la population. En effet, l'instabilité politique de certains de ces pays est certainement une porte ouverte à ces macabres transactions, car certains régimes politiques du Golfe de Guinée sont prêts à tout accepter pour avoir de l'argent frais pour financer leur politique.

En effet, dans les paragraphes suivants nous examinerons d'abord le déversement des déchets toxiques en Côte d'Ivoire, ensuite, nous démontrerons que certaines multinationales des pays développés prennent la COA pour une poubelle, car le cas ivoirien n'est pas isolé dans cette région du globe.

II – 1 – 2 – 1 : Le déversement sauvage des déchets toxiques polluants dans les ports du Golfe de Guinée : Le cas des déchets toxiques d'Abidjan en Côte d'Ivoire

La COA souffre des déversements volontaires des déchets toxiques. En effet, le cas des déchets toxiques déversés en Côte d'Ivoire le 19 Août 2006 est la parfaite illustration du déversement récurrent dans les ports du Golfe de Guinée des déchets toxiques indésirables dans les pays industrialisés.

Si le cas des déchets toxiques d'Abidjan a attiré l'attention de la population abidjanaise à cause de sa toxicité très mortelle, combien de cas similaires passent sous silence dans cette région où la corruption est à son paroxysme ? Nous ne le saurons certainement jamais. Cependant, nous saisissons l'opportunité que nous offre cette affaire pour démontrer comment, avec l'aval de certains dirigeants d'Afrique, certaines multinationales font de la COA une poubelle des déchets toxiques industriels.

Nous pensons qu'il est judicieux de jeter d'abord un regard sur l'origine des déchets toxiques déversés en Côte d'Ivoire. Ensuite, nous ferons le rappel du déroulement des événements, avant d'examiner le rôle de la multinationale TRAFIGURA dans ce drame. Nous terminerons cet aspect par le traitement des déchets.

II – 1 – 2 – 1 – A : L'origine des déchets toxiques déversés en Côte d'Ivoire

Il est fondamental de connaître l'origine des déchets toxiques qui ont été déversés en Côte d'Ivoire le 19 Août 2006. En effet, c'est le pétrolier *Probo Koala* (à double coque de 48.000 Tonnes, 182 mètres de long et battant pavillon Panaméen) de la compagnie grecque

Prime Maritime Management affrété par la société néerlandaise TRAFIGURA qui transportait à son bord cette funeste cargaison (F. Elimene, 2006).

Comme la majorité des pétroliers, *le Probo Koala* transporte toutes sortes de produits pétroliers bruts ou raffinés dans ses différentes cuves. Ainsi, à chaque voyage, son équipage procède au nettoyage de toutes les cuves afin d'éviter que les nouvelles cargaisons ne soient polluées par les déchets des cargaisons précédentes. Ce nettoyage se fait à la soude caustique. En effet, le mélange des résidus de pétrole avec la soude provoque une réaction chimique, par conséquent, ces déchets deviennent extrêmement toxiques et mortels. Les pétroliers et les marins le savent très bien. D'ailleurs, dans leur jargon, ils les appellent les « *slops* », c'est-à-dire des eaux usées dangereuses. C'est la raison pour laquelle ces déchets sont isolés dans une soute spéciale à résidus, qualifiée de poubelle de bord.

En effet, la soute des résidus du *Probo Koala* étant pleine après le nettoyage des cuves. L'une des préoccupations du commandant était de vider ses déchets avant le prochain nettoyage des cuves qui doit précéder le futur chargement. Ainsi, le navire aurait déchargé ses résidus le 2 juillet 2006 sur le ponton de la société Amsterdam Port Services (APS) qui est une société néerlandaise de gestion de déchets. Et les auraient embarqué par la suite (C. Boisbouvier, 2006). Pourquoi le *Probo Koala* a-t-il embarqué ses déchets ? Un responsable de la société APS aurait affirmé « *qu'une odeur très forte se dégageait de ces déchets. Par précaution, nous avons refusé de les prendre en charge* »¹⁶¹. La multinationale TRAFIGURA donne une version controversée en affirmant que la société APS aurait accepté de récupérer ces résidus, mais à un prix trop élevé. L'un des responsables de cette multinationale à savoir, Jean Maat aurait affirmé à ce propos que « *comme le traitement de ces résidus engendrait toute une série de coûts supplémentaires, nous avons décidé de les garder jusqu'à trouver sur la route du Probo Koala un lieu plus approprié* »¹⁶². Il affirme encore que « *lors du pompage des résidus, on s'est rendu compte qu'ils contenaient plus d'acide que prévu. Cela dégageait une odeur si forte qu'une enquête a été ouverte* »¹⁶³.

On peut ainsi déduire dans tous les cas que dès la date du 2 juillet 2006, les responsables de la multinationale TRAFIGURA savaient que *le Probo Koala* transportait du

¹⁶¹ Boisbouvier (C.), 2006, L'odyssée du porteur de mort. D'Amsterdam à Abidjan, in Jeune Afrique n°2384, p. 62

¹⁶² Idem, p.62

¹⁶³ Idem,

poison dans ses soutes. Cependant, ne voulant pas déboursier des moyens conséquents pour traiter ces déchets toxiques dans un port en Europe, ils ont opté pour la solution la plus facile. C'est-à-dire déverser ces déchets toxiques à moindre coût dans un port d'Afrique, plus précisément dans un port du Golfe de Guinée au mépris des vies humaines de cette région et des règles internationales en la matière.

Une telle décision nous amène à nous interroger sur la crédibilité de cette multinationale, et surtout sur le sens d'honnêteté, d'humanisme et de responsabilité de ses dirigeants. Dans la mesure où la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et leur élimination, adoptée le 22 mars 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992, stipule que les déchets doivent être détruits là où ils ont été produits. Et qu'un Etat ne peut les exporter que s'il ne peut pas les traiter et à condition que l'importateur soit capable de le faire ou de valoriser ces substances nocives. Ce qui n'est pas le cas de la Côte d'Ivoire. En effet, le rappel des faits démontrera que si cette Convention avait été appliquée, la population abidjanaise n'aurait pas subi ce drame.

II – 1 – 2 – 1 – B : Le rappel des faits et le déroulement des événements

Le pétrolier *Probo Koala*, piloté par un équipage russe, arrive à Abidjan le 19 Août 2006 à 10 heures précises. Il jette l'ancre au Port Autonome d'Abidjan et accoste au quai des hydrocarbures. Il n'a pas une goutte de pétrole à son bord, mais il contient dans sa soute 528 m³ de résidus composés de sulfure d'hydrogène, d'organochlore et d'autres déchets hautement toxiques qu'il transporte depuis l'Europe. *Le Probo Koala* vient d'Estonie via le Nigéria où il a déchargé du pétrole raffiné¹⁶⁴.

Dès son arrivée, les trois agents de constatation présents ce jour à « Vridi pétrole » (appellation de la subdivision de la Douane au port d'Abidjan), à savoir : Kouassi Yao, Anne-Marie Tetalou et Theophile Yoboue commencent les vérifications d'usage. Ces inspecteurs maritimes ivoiriens contrôlent la conformité du navire aux normes, ils vérifient la validité des certificats internationaux délivrés, les diplômes du Capitaine et des membres de l'équipage. A

¹⁶⁴ On peut à première vue s'étonner qu'un pays non producteur de pétrole livre de l'or noir à un pays producteur de pétrole. Cependant, il semblerait que les raffineries nigérianes ne figurent pas parmi les plus performantes du monde, bref.

l'issue de ce contrôle, les inspecteurs ne font aucune objection et délivrent une attestation d'enlèvement.

Vers 19 heures, alors que la nuit enveloppe de son voile la capitale économique ivoirienne, une dizaine de camions-citernes s'alignent le long du quai. Ce qui est une première dans ce port où seuls les dépôts spécialisés de Shell et de Gestori sont habilités à charger ce type de véhicules. Et contrairement à l'usage, la Société Nationale d'Opérations Pétrolières de la Côte d'Ivoire (PETROCI) prête ses installations et accepte de démonter ses canalisations spéciales, et recommande dans ce sens deux chefs d'équipe, à savoir : Goli et Bazoumana. Ceux-ci prennent toutes les dispositions possibles pour faciliter les opérations. Ainsi, les déchets sont transbordés par un raccordement direct des citernes au ventre du navire (C. Yerim Seck, 2006).

Ce soin minutieux et particulier accordé au déchargement du *Probo Koala* intrigue et suscite beaucoup d'interrogations. D'autant plus que l'entreprise TOMMY qui réceptionne le produit serait incompétente en la matière. En effet, dotée d'un capital de 2,5 Millions de FCFA, cette petite société à responsabilité limitée est fondée seulement en février 2006, soit environ 6 mois avant ce drame et agréée seulement le 12 Juillet 2006 pour l'entretien, la vidange et le soutage des navires (soit 38 jours avant ce désastre) par le Ministère des Transports, elle est totalement ignorante dans la gestion des déchets toxiques des navires. Mais, elle s'est vue brusquement attribuer un marché sur la gestion de produits toxiques moyennant une faramineuse rémunération estimée entre 7 Milliards et 17 Milliards de FCFA. Ce qui suscite des interrogations.

Tard dans la nuit, alors que la population abidjanaise est en train de dormir, une grande partie des camions s'achemine vers la décharge d'Akouédo située à la périphérie nord de la ville. Sans aucune vérification, les vigiles de cette décharge autorisent le déversement de leur cargaison. Ainsi, une douzaine de zones de dépotage éparpillées dans l'agglomération d'Abidjan reçoivent ces déchets toxiques, à savoir : le canal de Vridi, le plateau Dokui, la route d'Anyama Unicef, le ravin de Coquivoire à Abobo Anador, et la route d'Alépé derrière

Abobo Baoulé....Dans la matinée du 20 août, indisposée par une atmosphère nauséabonde aux alentours de ses installations, une entreprise de cosmétique saisit le Centre Ivoirien Antipollution (CIAPOL). Celui-ci procède le lendemain au prélèvement d'un échantillon sur les cales du navire, qu'il fait analyser le 22 août par le laboratoire de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR). Les résultats sont terrifiants, car ces déchets « *sont une mixture d'hydrogène sulfuré et de mercaptan mortelle par inhalation en milieu fermé* » affirme le spécialiste du laboratoire de la SIR. Un diagnostic similaire de l'organisation de la protection de l'environnement Greenpeace confirme cette analyse (C. Yerim Seck, 2006).

Devant cette situation de crise grave et de dangers pour la santé publique, les autorités ivoiriennes tergiversent et tardent à réagir. La Direction du CIAPOL qui est le bras armé du Ministère de l'Environnement préfère faire de la bureaucratie. En effet, par le courrier n° 00261/MINEEF/CIAPOL/DIR/A, son Directeur Général André Droh met en demeure la société Tommy et somme le Commandant du navire de rester à quai jusqu'à nouvel ordre. Celui-ci refuse d'obtempérer et lève l'ancre le 21 août à 20 heures.

La saisie du Procureur de la République le 22 août pour la réquisition du navire interviendra ainsi trop tard. Car, *le Probo Koala* fendait déjà les eaux de l'Atlantique en direction de l'Europe, alors que les déchets toxiques rendaient la ville d'Abidjan irrespirable et faisait déjà des morts et des milliers de malades. Nous ne comprenons pas pourquoi le Directeur Général du CIAPOL n'a pas saisi le Procureur de la République plus tôt, dans la mesure où il est le seul habilité à réquisitionner un navire à quai en cas de problème. Est-ce une preuve d'incompétence ou a-t-il tenté de couvrir les dessous de ce scandale ?

Nous sommes déçus par le comportement du Commandant du navire qui a refusé de se soumettre aux injonctions du Directeur Général du CIAPOL qui stipulaient qu'il devait rester à quai jusqu'à nouvel ordre. Ce comportement qui bafoue les règles du transport maritime international peut être assimilé comme un mépris des autorités africaines en général et ivoiriennes en particulier. Dans la mesure où ayant reçu une injonction d'une autorité ivoirienne, le Capitaine du navire ne devait pas quitter le port, sous le prétexte que l'injonction ne provenait pas du Procureur de la République. Cet acte est sans doute motivé

par la course à la rentabilité financière que font les multinationales. C. Boisbouvier affirme à ce propos que le *Probo Koala* est loué en « time sharing » et TRAFIGURA le partage avec d'autres sociétés de négoce. En effet, si la société d'affrètement provoque un retard, elle doit payer une pénalité de 250.000 \$, donc le moindre retard coûte cher. Cependant, la question suivante nous ronge l'esprit : 250.000 \$ valent-ils la vie de la population abidjanaise ?

Le comité de crise mis en place par le Gouvernement ivoirien est très vite débordé dans la mesure où de nombreux abidjanais se plaignent de violentes malaises qui se caractérisent par des diarrhées, des saignements du nez, des éruptions cutanées, des céphalées, des vomissements et bien d'autres malaises. En effet, des milliers de personnes envahissent les hôpitaux. Toutes les personnes touchées présentent les mêmes symptômes. L'odeur nauséabonde franchit les longs murs de la Maison d'Arrêt et de Correction d'Abidjan (MACA) et cause la mort d'un détenu et affecte gravement quelques dizaines d'autres.

A l'issue des manifestations organisées dans la rue pour la circonstance et suite à la mort de deux fillettes, le Premier Ministre Charle Konan Banny présente le 6 septembre la démission de son Gouvernement au Chef de l'Etat Laurent Gbagbo en affirmant que « *la situation est grave et exige une réponse grave. Je vous remets la démission de mon Gouvernement* ». Celui-ci accepte, et demande au Premier Ministre de former une nouvelle équipe gouvernementale. Et donne les injonctions au Procureur de la République d'Abidjan de « *saisir les tribunaux et de le tenir régulièrement et personnellement informé* ». Car, le Chef de l'Etat ivoirien était convaincu, selon ses propos, que « *de tels faits n'auraient pas pu se produire sans que les autorités ivoiriennes en aient été informées* ».

En l'absence de Gouvernement, un comité interministériel est mis en place pour la gestion de la crise. Celui-ci crée 36 centres d'accueil pour la réception des malades. Suite aux injonctions reçues du Président de la République, le Procureur de la République d'Abidjan interpelle et défère le 25 août les trois douaniers en poste au port le 19 août (Kouassi Yao, Anne Marie Tetalou et Theophile Yoboue). Kablan N'zi le responsable de Puma Energy, Noba Amonkan Directeur de Waibs-CI et Ibrahima Konate, Ugborugbo Salomon Amejuma responsables de la société Tommy sont également incarcérés. Le Colonel Tibe Bi, Directeur

des Affaires Maritimes et Portuaires qui avait accordé l'agrément à la société douteuse Tommy en juillet 2006 fut aussi interpellé et déféré à la Maison d'Arrêt d'Abidjan.

Par ailleurs, une véritable guerre d'accusation s'installe entre les responsables des services étatiques impliqués dans ce drame. En effet, chacun de ces responsables tente de sauver sa peau en rejetant la responsabilité sur les autres. Ainsi, par médias interposés, le Directeur du port Marcel Gossio, le Patron des Douanes, Gnamien Konan, le Ministre des Transports, Anaky Kobenan et son collègue de l'Environnement Jacques Andoh Alle, s'accusent les uns les autres à coups de révélations, de manigances secrètes, « *de corruptions, de négligences, et de légèretés* ». Ils se livrent ainsi une guerre impitoyable (C. Yerim Seck, 2006). Pendant ce temps, à cause d'une chaîne d'irresponsables dont ils font partie et de fautes délibérées, la Côte d'Ivoire vit le plus grave scandale écologique et sanitaire de son histoire.

En effet, nous pensons que l'Etat ivoirien et ses services de renseignements n'ignoraient pas que le pétrolier Probo Koala traînait des substances toxiques de port en port depuis plusieurs semaines. Car, le porte-parole de TRAFIGURA, Jean Maat confirme cette certitude par les propos suivants : « *un courriel a été envoyé de notre bureau de Londres pour alerter les autorités portuaires d'Abidjan sur la nature dangereuse et nocive de ces déchets. On a demandé à ce qu'ils soient traités par une société locale Tommy. Mais nous avons été trahis, car elle n'était pas compétente* »¹⁶⁵.

Le fait que la jeune société TOMMY ait obtenu le marché par l'entremise de la West African International Business Services (WAIBS), intermédiaire qui fut contacté par Puma Energy qui est une filiale à 100% de la multinationale TRAFIGURA, ne lève pas le soupçon selon lequel la société TOMMY qui appartenait sur les documents à l'ivoirien Ibrahima Konate et au nigérian Ugborugbo Salomon Amejuma fut créée spécialement pour piloter cette opération de « gros sous ». Dans la mesure où cette entreprise ignorante et incompétente en la matière qui avait son siège dans un appartement de deux pièces à Vridi, au rez-de-chaussée d'un immeuble vétuste du quartier précaire de Petit Bassam, avait sans doute bénéficié

¹⁶⁵ Yerim Seck (C.), 2006, Le marché noir des déchets toxiques : Les dessous du scandale, in Jeune Afrique n° 2384, p. 66

d'appuis décisifs pour pouvoir remporter un si gros marché. Et pour bénéficier des faveurs de la Direction des Affaires Maritimes et Portuaires, au port, à la Douane, à la PETROCI, à la décharge d'Akouédo et bien d'autres institutions étatiques.

D'ailleurs, le District d'Abidjan avait préparé une mascarade pour couvrir l'opération en annonçant une journée de démostication pour le 19 août, jour d'arrivée du navire, et prévenu la population qu'à l'occasion une odeur nauséabonde allait embaumer la capitale. La cassette vidéo préparée à cet effet ne fut jamais diffusée. Il est certain qu'un coup de fil venu du haut de la classe dirigeante du pays a interdit à la Direction de la Radiotélévision Ivoirienne (RTI) de la diffuser. Les déchets ayant été découverts, les dissimulateurs ne voulaient sans doute pas ajouter cet élément à la grossièreté de leur montage.

On est ainsi tenté de se demander qui sont les dirigeants ivoiriens qui se cachent derrière la société TOMMY ? A ce sujet, C. Yerim Seck affirme que *« d'aucuns désignent certains cercles du pouvoir. Et que la première dame, Simone Ehivet Gbagbo, a porté plainte contre un journal local qui a eu l'outrecuidance de la citer, avec le Directeur du port, Marcel Gossio, et le Gouverneur du district d'Abidjan, Pierre Amondji Djedji, parmi les commanditaires de l'opération »*¹⁶⁶.

C'est ainsi que la population de la capitale ivoirienne avait subi cette pollution « sauvage » qui avait causé la mort de 7 personnes. Les responsabilités de la firme TRAFIGURA ne sont pas négligeables dans cette affaire.

II – 1 – 2 – 1 – C : Une pollution organisée par une multinationale douteuse

La multinationale TRAFIGURA est l'affréteur du *Probo Koala*¹⁶⁷. Cette société de négoce spécialisée dans le pétrole et les métaux de base fut créée en 1993. Son chiffre d'affaires était d'environ 28 Milliards de dollars en 2005. Ce groupe dont le quartier général se trouve à Lucerne en Suisse est enregistré à Amsterdam. Les hommes d'affaires français Claude Dauphin et Alain De Turckhein figurent parmi les fondateurs.

¹⁶⁶ Idem, p. 66

¹⁶⁷ Avant le drame d'Abidjan, TRAFIGURA affrétait le Probo Koala depuis dix-huit mois.

Cette multinationale souffrirait d'une crédibilité douteuse dans la mesure où certains de ses dirigeants auraient travaillé dans le passé avec l'homme d'affaires Marc Rich, condamné aux Etats-Unis pour fraude fiscale puis gracié par le président Bill Clinton, (C. Boisbouvier, 2006). A ce propos, Jean Maat le porte parole de cette firme affirme « *qu'il est vrai que certains fondateurs ont travaillé pour lui, mais ils l'ont quitté lorsqu'il est apparu qu'il était malhonnête* ». Cette déclaration qui est sans doute assimilée comme une quête de crédibilité peut être battue en brèche, car le nom de TRAFIGURA aurait aussi été associé au scandale « *pétrole contre nourriture* ». En effet, entre 1996 et 2003, cette société aurait largement dépassé les quotas de pétrole irakien qu'elle était autorisée à transporter. Ce qui prouve une fois de plus le manque de sérieux des responsables de la présente firme.

En outre, la multinationale TRAFIGURA aurait été également citée dans l'affaire des sociétés écrans qui négociaient le pétrole au Congo-Brazzaville. On est ainsi tenté de croire que TRAFIGURA est une multinationale habituée aux scandales. Donc son manque de responsabilité caractérisé par sa volonté de déverser les déchets toxiques du pétrolier *Probo Koala* à moindre coût dans l'un des ports de la COA, plus précisément au Port Autonome d'Abidjan, ne doit surprendre personne. Car, les dirigeants de TRAFIGURA savaient que les déchets du Probo Koala étaient toxiques et mortels. C. Boisbouvier affirme dans le même sens que la multinationale européenne a cherché le traitement au meilleur marché sans vérifier la qualité du service proposé. Ce qui est une légèreté que nous pouvons qualifier de criminelle.

II – 1 – 2 – 1 – D : Le traitement des déchets toxiques par une société occidentale spécialisée

Le traitement des déchets toxiques déversés à Abidjan le 19 août 2006 fut confié à une société européenne notamment française spécialisée en la matière. En effet, c'est la société TREDI INTERNATIONALE, filiale de Séché Environnement depuis 2002 spécialisée dans la gestion des déchets toxiques qui avait été choisie pour collecter et traiter les 500 tonnes de déchets toxiques déversés dans les décharges de la Capitale ivoirienne.

Cette société qui avait été mandatée par l'Etat ivoirien jouit d'une crédibilité incontestable dans les pays de la Côte Atlantique Africaine. Car, elle a déjà intervenue dans plusieurs de ces pays, à savoir ; au Congo, au Sénégal, au Gabon, au Mali, et en Mauritanie où elle a démontré sa réelle compétence et sa capacité d'expertise dans le traitement des déchets dangereux (P. Chapleau, 2006).

En effet, la première équipe de TREDI INTERNATIONALE spécialisée dans les interventions à risque et la dépollution avait quitté la France le 16 Septembre 2006 avec 60 tonnes de matériel d'équipement, de protection, de surveillance de l'air et les tentes de désinfection. Cette équipe d'une quinzaine (15) d'employés était chargée d'abord de la mise en sécurité des différents sites contaminés. Ensuite, d'effectuer des nouveaux prélèvements pour une identification définitive des polluants.

La première équipe fut rejointe par une seconde équipe constituée de 25 personnes 4 jours plus tard. Constituée ainsi de 40 personnes, ce groupe d'expert avait procédé à la désintoxication des sites pollués pendant plusieurs semaines. Et organisé l'acheminement de ces déchets toxiques en France dans des conteneurs scellés sous la supervision des experts internationaux mandatés par l'Organisation Mondiale de la Santé.

Au regard de ce qui précède, nous pouvons retenir que les pays de l'Afrique Occidentale subissent de façon récurrente des pollutions par des déchets toxiques dont ils ne sont pas les producteurs. D'ailleurs, le cas de la Côte d'Ivoire n'est pas isolé dans cette région, car d'autres pays tels que la Guinée, la Guinée-Bissau, la Sierra Leone, le Nigéria et bien d'autres ont déjà subi ce drame. Cela laisse à croire que les pays en voie de développement en général, ceux de la COA en particulier, sont considérés par certaines multinationales irresponsables des pays industrialisés comme les lieux propices pour le déversement de leurs déchets toxiques.

II – 1 – 2 – 2 : La Côte Ouest Africaine est-elle une poubelle pour les multinationales irresponsables des pays développés ?

La COA souffre depuis des décennies d'une pollution des déchets toxiques déversés par les multinationales irresponsables des pays industrialisés. En effet, le cas de la Côte

d'Ivoire que nous venons d'examiner est l'arbre qui cache la forêt, car, il est simplement le dernier scandale en date qui fait remonter à la surface une série d'autres cas similaires.

En effet, on se souvient encore qu'en 1975, une multinationale texane s'était débarrassée en Egypte de ses déchets toxiques composés d'insecticides périmés qui avaient causé la mort de plusieurs paysans. Cinq ans plus tard, c'est-à-dire en 1980, une société de Philadelphie s'était entendue avec les autorités de Freetown pour déverser ses déchets toxiques en Sierra Leone moyennant une somme de 25 Millions de dollars.

Durant la décennie des années 1980, le déversement des déchets toxiques sur la COA fut récurrent. En effet, en 1981, un navire affrété par une entreprise suisse avait déversé ses ordures sur un terrain vague de 400 hectares en Guinée-Bissau. Un autre navire transportant environ 2 Millions de tonnes de déchets occidentaux avait nettoyé ses soutes dans les gorges de DIOSSO, à une vingtaine de kilomètres au nord de Pointe-Noire la Capitale économique du Congo (M. Meunier, 2006).

Le paroxysme de cette série de déversements de déchets toxiques sur la COA durant cette décennie sera atteint à Kassa¹⁶⁸ en 1987. En effet, en février 1987, les manutentionnaires déchargent sur l'île de Kassa à quelques milles de Conakry les cales du vieux navire marchand BARK en provenance de Philadelphie aux Etats-Unis et affrété par la firme norvégienne BULKHANDLING. Durant 15 jours, les ouvriers vident les soutes de ce navire en déversant sa cargaison officiellement déclarée de 14.500 tonnes de « matières premières pour la fabrication des briques » dans une fosse. La toxicité de cette fameuse matière première dégrade dans les heures qui suivent l'environnement immédiat. Car, immédiatement contaminés, les palmiers et le sable fin exhalent une odeur pestilentielle, la végétation dépérit. Ainsi, les habitants se plaignent. Les médias nationaux s'emparent de l'affaire et la vérité éclate : les fameuses « matières premières » étaient en réalité des déchets toxiques dangereux pour la santé et l'environnement entreposés dans les cales de ce navire depuis près d'un an. Face à cette crise, le Gouvernement guinéen limoge les responsables de ce scandale et ordonne le retour de cette « fameuse matière première » à son envoyeur.

Ainsi, face à ces multiples exemples, comment ne pas affirmer avec fermeté que certaines multinationales irresponsables des pays développés prennent l'Afrique en général, et

¹⁶⁸ Kassa est une île appartenant à la Guinée située à quelques milles de Conakry la Capitale.

la COA en particulier, comme une poubelle pour leurs déchets toxiques. M. Meunier soutient cette hypothèse en affirmant que « *les odysées des pollueurs sont nombreuses, qui prennent le continent pour une décharge, avec des complicités locales, parfois mal informées de la nature mortifère des déchets, mais surtout vénales* »¹⁶⁹.

Il importe de souligner qu'avant la signature en 1989 de la Convention de Bâle que nous avons précédemment évoqué, les multinationales irresponsables des pays industrialisés profitaient à plein régime d'un système orchestré par le renforcement des mesures en matière de traitement des déchets toxiques dans les pays développés. En effet, dans les années 1980, les conditions de stockage des déchets toxiques en Europe et aux Etats-Unis étaient devenues très sévères. Ainsi, les firmes de ces pays se sont tournées vers les pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA. Jacky Bonnemains, président de l'association ROBIN DES BOIS qui œuvre pour la protection de l'Homme et de l'environnement affirme à ce sujet que « pour s'affranchir des coûts de stockage de plus en plus élevés, les courtiers de déchets ont trouvé des solutions dans les pays du sud. Car, vendre chaque année entre 1 Million et 5 Millions de tonnes d'ordures toxiques à un Etat endetté, fût-ce au prix moyen de 12,5 Millions par an, est toujours moins cher que de conserver sa pourriture au pays ».

Cependant, il convient de souligner que dans la majorité des cas de pollution connus, qui ne sont qu'une infime partie émergée de ce macabre commerce entre les pays du Nord et ceux Sud, le rejet des ordures polluantes du Nord vers le Sud se heurte désormais à un obstacle majeur qui est l'opinion publique des pays en voie de développement. En effet, la pression de l'opinion publique dans les pays de la COA joue un rôle fondamental pour le retour des déchets toxiques vers les pays industrialisés. Les cas de la Côte d'Ivoire et de la Guinée que nous avons précédemment évoqués en sont des parfaites illustrations. A ce propos, M. Meunier affirme « qu'en septembre 1988, un navire battant pavillon allemand accoste à KOKO, au Nigeria pour récupérer une partie des 4000 tonnes de déchets toxiques que cinq navires avaient déversées entre août 1987 et mai 1988 dans le petit port nigérian.

¹⁶⁹ Meunier (M.), Septembre 2006, Guinée, Guinée-Bissau, Sierra Leone, Nigeria... Un air de déjà-vu, in Jeune Afrique, n°2384, p. 67

Sous la pression de la rue et des autorités d'Abuja. En Europe même, on a conspué les auteurs de ce commerce Nord-Sud ».

Face à cette vague de scandales de pollution orchestrée en Afrique en général, sur la COA en particulier, depuis des décennies par des multinationales irresponsables des pays développés, les dirigeants de ce continent avaient envisagé plusieurs solutions louables dans les années 1980, notamment la création d'un observatoire africain pour les déchets toxiques. Cette idée avait été très vite approuvée par tous à l'époque (M. Meunier, 2006). Aujourd'hui, près de 30 ans plus tard, rien n'a été fait dans ce sens. Alors que la situation de l'Afrique empire, dans la mesure où en plus des déchets toxiques issus des hydrocarbures et des résidus provenant du nettoyage des soutes des navires qui sont régulièrement déversés dans ses ports ou sur ses côtes. L'Afrique est devenue le lieu propice de rejet du matériel informatique usagé des pays développés. A ce sujet, Jacky Bonnemains, affirme « qu'aujourd'hui, 400.000 ordinateurs usagés, dont la plupart sont apparentés à des déchets toxiques en raison de leur teneur en plomb et en mercure, arrivent chaque mois au Nigéria. Car il n'y a pas de réseau dédié à la surveillance des mouvements de déchets dans les ports ».

Au total, loin d'une généralisation exagérée, la COA souffre aujourd'hui d'une pollution orchestrée d'une part par l'exploitation pétrolière du Golfe de Guinée et les rejets polluants déversés dans ses ports par des entreprises implantées dans ses domaines portuaires. Et d'autre part du déversement récurrent et sauvage des déchets toxiques en provenance des firmes multinationales irresponsables des pays développés à économie de marché. Ce problème est loin d'être résolu aujourd'hui, dans la mesure où l'exploitation pétrolière est la principale source financière de la plupart des ces pays. Le traitement des rejets polluants n'est pas à l'ordre du jour des entreprises implantées dans le domaine portuaire. Et le déversement des déchets toxiques est généralement soutenu par certains responsables voire même des hauts dignitaires de ces pays, comme nous l'avons démontré dans les différents cas que nous avons examinés. La recrudescence de la piraterie s'ajoute aux multiples problèmes de sécurité et de sûreté portuaire que l'on rencontre dans cette région du globe.

II – 2 : Les ports de la COA n'échappent pas au phénomène de la piraterie

La piraterie est un phénomène qui existe dans beaucoup de mers du globe, malgré les moyens de surveillance sophistiqués. L'Afrique par l'entremise de la Somalie est devenue depuis 2005 le continent le plus touché par le phénomène de la piraterie. En effet, selon le rapport du Bureau Maritime International (BMI) spécialisé dans l'observation et la lutte contre la piraterie maritime, 263 actes de piraterie avaient été enregistrés en 2007 dans le monde, 73 avaient été perpétrés en Afrique soit 42 actes de piraterie enregistré au large des Côtes somaliennes et 31 actes de piraterie perpétrés au large des Côtes nigérianes (Carte N°7).

La principale zone d'attaque des pirates somaliens se trouve dans le Golfe d'Aden qui est une étroite bande d'eau longue de 885 km entre le Yémen et la Somalie et qui mène à la Mer Rouge et au Canal de Suez. D'après le BMI, le Golfe d'Aden est désormais la route maritime la plus dangereuse du globe, car les pirates qui écumaient les eaux somaliennes à l'échelle artisanale depuis une décennie sont passés en espace de quelques années à des cadences infernales. Ainsi, environ 60 attaques réussies et environ 300 marins enlevés (les autorités de Manille affirment que 97 marins philippins sont actuellement retenus par les pirates somaliens) ont été recensés en 2008 par le BMI au large des Côtes somaliennes. Celles-ci sont plus accentuées aux environs de l'entité autonome du Puntland. C'est un record absolu qui fait des Côtes somaliennes la première zone de piraterie au monde, détrônant ainsi la Malaisie qui avait occupé cette triste première place durant le 20^e siècle.

Carte N°7 : Les points chauds de la piraterie en Afrique



L'explosion de la piraterie dans le Golfe d'Aden perpétrée par les somaliens menace l'une des principales routes maritimes de la planète où passent environ 30.000 navires par an, en particulier les pétroliers transportant le pétrole qui provient des pays du Golfe Persique, les portes conteneurs qui rallient les ports d'Asie et les ports de l'Europe Occidentale. Le tableau N°16 présente quelques attaques des pirates somaliens contre les navires en 2008 et en janvier 2009.

Les ports de la COA ont également une mauvaise réputation sur le phénomène de la piraterie, en particulier les ports du Nigeria. En effet, selon la presse internationale, un pétrolier français à destination du principal port pétrolier du Nigéria Port Harcourt avait été arraisonné au large de ce pays dans la nuit du 25 au 26 octobre 2008. Les pirates étaient montés à bord du navire et avaient dépouillé celui-ci de tous les objets de valeur avant de prendre la fuite.

Les attaques récurrentes de navires au port de Lagos Papa au Nigéria conduisent les commandants à mouiller au large lorsqu'ils arrivent de nuit et à attendre le matin pour entreprendre les manœuvres. Mais le port Nigérian n'est pas le seul à connaître l'insécurité. Les ports de Dakar, de Cotonou, de Lomé, d'Abidjan, de Brazzaville, de Douala ou même de Libreville sont aussi réputés moins sécurisés avec des pilleurs bien informés sur l'emplacement des conteneurs intéressants.

D'ailleurs, c'est pour lutter contre la piraterie que les autorités béninoises ont installé au port de Cotonou le Vessel Traffic System et un conseil de sécurité qui est sous la responsabilité des autorités portuaires. Toutes ces mesures ont pour objectif de répondre aux exigences en matière de navigation, d'écoulement du trafic et de la protection de l'environnement. Cependant, malgré ces actions salutaires, l'insécurité ne semble pas encore avoir trouvé de solution définitive dans ce port. Par conséquent, un nouveau dispositif spécial de sécurité composé de quelques 150 éléments des forces armées béninoises a donc été mis en place. Celui-ci permet d'organiser des patrouilles à l'intérieur et à l'extérieur du port et de ratisser systématiquement les zones servant de refuge aux apprentis délinquants.

Tableau N° 16 : Quelques attaques des pirates somaliens en 2008 et en janvier 2009

Dates	Nom du navire	L'armateur	Pavillon du navire	Montant de la rançon réclamé	Nombre de marins capturés
Le 02 mars 2008	(Navire de la marine nationale)	(Gouvernement Russe)	Russe	400.000 Euros	26
Le 04 avril 2008	Le <i>"Ponant"</i>	-	Français	2 Millions d'euros	30
Le 17 mai 2008	Le cargo <i>"victoria"</i>	-	-	Montant non révélé	28
Le 25 mai 2008	-	L'Amiya Scan	Néerlandais	Montant non révélé	17
Le 28 mai 2008	Le <i>"Lehmann Timber"</i>	Kehdisgerland	Allemand	Montant non révélé	-
Le 28 mai 2008	-	-	Turc	Montant non révélé	20
Le 19 août 2008	Le chimiquier <i>"Bunga Melati Dua"</i>	MISC (Compagnie Malaisienne)	Malaisien	2 Millions de dollars	39
Le 21 août 2008	Le cargo <i>"BBC Trinidad"</i>	Beluga Shipping	Trinidad	Montant non révélé	13
Le 02 septembre 2008	"un Voilier" Français	-	Français	1 Million de dollars	2
Le 13 septembre 2008	Le Thonier <i>"Drenec"</i>	-	Français	(Attaqué sans être capturé)	-
Le 21 septembre 2008	Un cargo	-	Grec	(Attaqué sans être capturé)	-
Le 30 septembre 2008	Le cargo <i>"Faina"</i>	Kaalbye Shipping	Bélizien	20 Millions de dollars	21
Le 27 novembre 2008	<i>"Biscaglia"</i>	-	Libérien	Montant non révélé	3
Le 16 décembre 2008	(un plaisancier)	-	-	Montant non révélé	2
Le 16 décembre 2008	(un navire de commerce)	-	-	Montant non révélé	19
Le 16 décembre 2008	(un navire de commerce)	-	-	Montant non révélé	23
Le 1er janvier 2009	Le cargo <i>"Blue Star"</i>	-	Egyptien	Montant non révélé	28
Le 1er janvier 2009	Le cargo <i>"S. Vénus"</i>	-	Panaméen	Attaque déjouée par l'armée française	-

Source : D'après les rapports de la presse internationale.

Réalisation : Guy Merlo Madougou Ndjeunda

NB : Nous avons classés ces attaques d'après les dates

Il importe de souligner que certains secteurs littoraux de la COA, à savoir en Sierra Leone, au Libéria, et en Angola connaissent, quant à eux, des actes de criminalité très variés. Dans ces pays fragilisés par la guerre, la faiblesse ou l'inexistence des Etats à certaines périodes est parfois à l'origine du problème de la piraterie. D'autres facteurs tels que l'essor économique (même limité) en rapport avec le développement des grands travaux et la violence urbaine qui se déplace vers la mer, sont aussi à prendre en considération (F.E. Faure, 2000).

En outre, la majorité des ports de la COA dont les activités sont restées plus proches de la ville tels que les ports de Dakar, de Lomé, d'Abidjan, de Cotonou et bien d'autres, ont de tout temps développé une fonction de plaisir nocturne. En effet, la durée des escales des navires est plus longue ici qu'ailleurs, par conséquent, les quartiers chauds des villes portuaires se perpétuent dans un environnement marqué la plupart du temps par la violence et la criminalité.

L'Afrique n'est pas le seul continent qui souffre du phénomène de la piraterie. Car, d'autres points chauds existent dans le monde : Santos, Rio au Brésil, Guayaquil en Equateur, l'Asie, où la piraterie est liée à une tradition de pêcheurs pauvres et aux séquelles de la guerre du Vietnam et des « Boats people ». En effet, Le Bureau Maritime International note dans ses rapports que l'Asie du Sud-Est représentait le foyer majeur des activités de la piraterie à la fin du 20^e siècle. Car, 59 actes de piraterie, soit le tiers des actes de piraterie commis dans le monde en 1998 se seraient produits dans les eaux indonésiennes, avec 15 actes de piraterie aux Philippines, 12 en Inde, 10 en Malaisie et 9 au Bangladesh. Et la plupart des morts que l'on déplorait en 1997 sont ceux d'une attaque de séparatistes tamouls contre un navire de commerce au Sri Lanka (34 marins et dockers y avaient perdu la vie). Le BMI avait encore confirmé la réputation de cette zone dans son rapport de l'année 2001. En effet, l'Indonésie venait encore en tête dans ce rapport avec 91 actes de piraterie signalés, suivie de l'Inde avec 27 attaques enregistrées, le Bangladesh avec 25 navires victimes d'agressions¹⁷⁰ et la Malaisie avec 19 attaques.

¹⁷⁰ Ce rapport précise tout de même que les actes de piraterie ont été en diminution en 2001 en Inde et au Bangladesh. Car, d'importants moyens de surveillance ont été mis en place par les autorités de ces pays.

D'après les rapports annuels du Bureau Maritime International, on constate également que les actes de piraterie sont de plus en plus violents. En effet, en 1997, 51 marins avaient été tués et 412 avaient été pris en otage. En 2000, 72 marins avaient trouvé la mort pendant les actes de piraterie. Et l'année 2001, 21 marins avaient trouvé la mort pour les mêmes raisons. Le BMI souligne que, « sur les 72 décès enregistrés l'année 2000, 57 morts sont imputables à des actions terroristes et non pas à des actes directs de piraterie. Ces 57 victimes sont les 17 marins qui ont été tués à bord de l'USS Cole, à Aden, et les 40 personnes qui se trouvaient à bord d'un ferry aux Philippines, sur lequel une bombe avait été placée. Les assassinats relevant strictement de la piraterie, en 2000, s'élevaient à 15 ».

Cette augmentation des actes de violence pendant les attaques est due au remplacement des armes blanches par les armes à feu (les pirates somaliens utilisent les fusils mitrailleurs et des lances roquettes). A ce sujet, le BMI stipule dans son rapport de l'année 2001 que « dans une centaine d'agressions, les assaillants étaient armés de couteaux contre 132 en 2000, mais 72 actes ont été commis avec des armes à feu, alors qu'il n'y en avait eu que 51 l'année précédente ». Ceci vient pondérer l'évolution des statistiques relatives à la réduction du nombre des actes de piraterie, car l'augmentation continue de la violence exprimée pourrait devenir un facteur aggravant. D'autant plus que toutes les agressions (dans les mers territoriales, 79% des cas) et tous les actes de piraterie (en haute mer) ne sont pas répertoriés, comme l'affirme L. Baumard.

La piraterie est à la fois un problème humain (pratiques culturelles séculaires), économique (la perte du trafic ou de navire qui a une incidence sur la navigation maritime commerciale) et surtout écologique (avec le risque de pollution lorsqu'un navire transportant, par exemple, du pétrole n'est plus maîtrisé). De même, les agressions perpétrées dans les ports ou au-delà des mers territoriales ne sont pas l'apanage des pays en développement d'Asie du Sud-Est, d'Amérique du Sud ou d'Afrique. Le phénomène de la piraterie est planétaire et inquiétant à tel point que le Directeur du BMI avait demandé à la fin du 20^e siècle que les gouvernements puissent s'intéresser davantage à ce problème contemporain dont les origines remontent au XVI^e siècle. Il avait préconisé ainsi une intervention du Conseil de Sécurité des Nations Unies. Dans la même veine, certains experts de l'Organisation Maritime Internationale recommandent à l'ONU de créer une Police Maritime qui naviguerait sous son pavillon. Celle-ci aurait par exemple pour mission de surveiller et de faire respecter la loi sur la haute mer.

L'ONU a réagi à ces différentes propositions en faisant adopter par son Conseil de Sécurité le 2 juin 2008 la résolution 1816, celle-ci autorise les bâtiments étrangers à entrer dans les eaux territoriales somaliennes pour une période initiale de 6 mois (qui sera probablement prolongée), pour utiliser « tous les moyens nécessaires » pour réprimer les actes de piraterie et les vols à main armée en mer, dans le respect des mesures existantes des lois internationales. C'est une décision sans précédente. C'est dans cette optique que l'US Navy se trouve au large des côtes somaliennes. Pour sa part, l'Union Européenne a lancé le 8 décembre 2008 la première opération navale de son histoire, « Atalante », avec 6 bâtiments de guerre et trois avions de patrouille sous commandement britannique. La Russie, la Chine, l'Iran, l'Inde et le Japon¹⁷¹ figurent parmi les pays qui ont décidé d'envoyer des navires de guerre au large de la Somalie.

Cette résolution est bien accueillie par les assureurs, les compagnies maritimes, les vacanciers dont les navires passent par le Golfe d'Aden. Cependant, elle ne s'attaque pas à la racine de la piraterie en Somalie. Par conséquent, elle ne réussira probablement pas à stopper les actes de piraterie au large de ce pays en « déshérence ». Car, la Somalie est déchirée par une guerre civile depuis 1991. Ce pays est dans une anarchie totale, toutes les institutions du pays sont paralysées. La piraterie est sans doute entretenue par les responsables des régions semi-autonomes du Puntland et du Somaliland qui détiennent chacun un réseau d'amis au sein du pouvoir central de Mogadiscio. Christian Bedford¹⁷² affirme dans la même veine que « *les pirates somaliens font partie d'organisations criminelles bien financées et organisées basées en Somalie, dans les régions semi-autonomes du Puntland et du Somaliland, ainsi que dans des Etats comme le Kenya, la Tanzanie et les Emirats-Arabes-Unis. Certains ont même suggéré que le Canada, qui accueille la plus importante communauté somalienne en dehors d'Afrique, pourrait aussi être le siège de cellules logistiques et d'organisation des pirates somaliens* ». Le pire est à craindre pour ce pays dont le président M. Abdullahi Yusuf Ahmed¹⁷³ élu le 10 octobre 2004 a finalement démissionné sous les pressions nationales et internationales le lundi 29 décembre 2008¹⁷⁴ pour avoir échoué à « ramener la paix » en Somalie.

¹⁷¹ La marine japonaise participe à cette occasion à sa première mission hors de ses eaux depuis la seconde guerre mondiale.

¹⁷² Christian Bedford est chercheur de la marine canadienne et Conseiller Politique pour la région Asie-Pacifique au Quartier Général du Pacifique.

¹⁷³ L'ex président somalien qui est un personnage clef de la vie politique somalienne n'est jamais parvenu à imposer son autorité sur ce pays, qu'il a plus dirigé en chef de clan qu'en chef d'Etat

¹⁷⁴ <http://www.afp.fr> Baidoa (Somalie).

Face a cette situation politique chaotique, la communauté internationale devrait d'abord s'atteler à faciliter l'instauration d'un Etat de droit en Somalie, avant d'envisager de déployer les forces militaires au large des côtes de ce pays. A cet effet, plusieurs initiatives pourraient être prises. D'abord, pour mettre fin à la guerre civile, il serait judicieux de déployer une force militaire de « paix » de l'ONU dans ce pays¹⁷⁵. Ensuite, organiser une conférence internationale pour la paix en Somalie. Durant cette conférence, toutes les parties en conflit dans ce pays pourraient s'exprimer afin de trouver une solution pour le partage du pouvoir. On pourrait proposer par exemple la fédération de la Somalie. Cette proposition rendrait autonome les régions du Puntland et du Somaliland. Ainsi le pays pourrait se retrouver avec 3 régions autonomes y compris celle de Mogadiscio la Capitale. Et une élection générale pourrait être organisée afin de désigner les membres du parlement et le président de la république. Si une telle initiative portait ses fruits, le pays pourrait s'unir pour lutter contre la piraterie.

En définitive, l'ONU doit prendre des dispositions qui conduiraient à éradiquer définitivement la piraterie dans le Golfe d'Aden. Car, plus de 12% du commerce maritime et 30%¹⁷⁶ du pétrole brut mondial transitent par le détroit de « Bab el Mandeb » qui est « le goulot d'étranglement » entre la Mer Rouge et le Golfe d'Aden.

Conclusion du chapitre II de la deuxième partie

¹⁷⁵ Selon l'AFP à Mogadiscio, les experts de l'Union Africaine ont récemment estimé que la piraterie n'était qu'un des avatars de « la détérioration de la situation » en Somalie et que la véritable solution pour la fin de la guerre passait par « le déploiement rapide d'une force de paix de l'ONU » à terre.

¹⁷⁶ Op. Cit. p.1

Au terme de ce chapitre il est important de retenir que la pollution marine entretenue sur la COA par l'exploitation pétrolière et le déversement récurrent des déchets toxiques par certaines multinationales irresponsables des pays développés fragilisent la sécurité et la sûreté des plans d'eaux des ports de cette région. Dans la mesure où il n'est pas rare de constater les résidus des produits pétroliers ou des produits toxiques sur les plans d'eaux des ports de l'Afrique Occidentale. Nos investigations aux ports de Douala/Bonabéri, d'Owendo/Libreville et de Lomé nous ont permis de voir à quelle ampleur les plans d'eaux de ces installations portuaires subissent la pollution. Cette situation semble normale pour certains responsables des entreprises privées installées dans le domaine portuaire qui déversent leurs eaux usées sur le plan d'eau. Car, selon eux, ils ne trouvent aucun autre lieu pour accueillir leurs eaux usées. Ce raisonnement que nous qualifions de léger est regrettable quand on sait qu'il existe des techniques modernes pour le recyclage des eaux usées.

Par ailleurs, il est également nécessaire de retenir que la COA n'échappe pas à la piraterie qui mine le transport maritime international depuis des décennies. En effet, ce phénomène qui est ancestral dans les eaux de l'Asie du Sud-Est fait parti aujourd'hui des aspects négatifs qui fragilisent la sécurité et la sûreté dans les eaux des pays du Golfe de Guinée. Cependant, le lieu le plus dangereux de ce phénomène en Afrique est le Golfe d'Aden où les pirates somaliens attaquent les navires qui passent par l'Océan Indien. En 2008, plus de 85 navires ont été attaqués par ces pirates qui exigent toujours le versement d'une rançon pour la libération du navire et les membres d'équipage. Ces pirates somaliens surprennent par leur capacité d'attaquer dans les eaux internationales les grands navires pétroliers. Car, la prise en otage du navire saoudien « *Aramgo* » et les 25 membres d'équipage, suite à l'attaque lancée par ces pirates dans la nuit du 15 au 16 novembre 2008 à 800 km des côtes de leurs pays est une démonstration de leur « force de frappe » qui ne doit pas laisser indifférent la communauté internationale, dans la mesure où, pour un transport maritime international sécurisé, aucun espace maritime du globe ne doit être sous le contrôle d'un groupe de malfaiteurs.

Conclusion de la seconde partie

En conclusion, nous pouvons retenir de cette partie que les plans d'eau des ports de la COA sont exposés à plusieurs risques qui fragilisent leur sécurité et leur sûreté. En effet, l'encombrement du plan d'eau des complexes portuaires de cette région par les embarcations des pêcheurs et les navires épaves est une situation qui met ces installations portuaires dans un climat de danger permanent. Car, des pêcheurs malintentionnés peuvent se servir de cette fréquentation régulière et illégale sur les plans d'eaux pour commanditer des vols de marchandises, ou, au pire des cas exécuter des actes terroristes. Les navires épaves peuvent non seulement provoquer des accidents entre les navires qui entrent et sortent de ces ports, ils peuvent aussi servir d'abri aux malfrats et aux clandestins qui franchiraient nuitamment les ces ports.

En outre, la vétusté des aides à la navigation maritime des ports de la COA conforte la conviction selon laquelle le danger dans les ports de cette région viendrait plus du plan d'eau. En effet, les aides à la navigation maritime des ports de la présente région sont dans un état très lamentable, dans la mesure où celles-ci sont par endroit mal entretenues ou n'existent quasiment plus comme nous l'avons démontré dans l'étude de cas que nous avons faite à ce sujet sur le complexe portuaire d'Owendo. Cette situation est regrettable. Nous osons espérer à travers cette modeste étude attirer l'attention des responsables des pays de l'Afrique Occidentale afin qu'ils prennent des mesures qui s'imposent pour réhabiliter les aides à la navigation qui longent leur côte. Car, cet outil est indispensable voire incontournable pour le commerce maritime international auquel il participe depuis des années.

Par ailleurs, les plans d'eaux des ports de la COA subissent également la pollution et les actes de piraterie. Ces faiblesses sécuritaires qui touchent les plans d'eaux des ports de la COA et les exposent à des dangers permanents ne sont pas les seules lacunes qui fragilisent la sécurité et la sûreté portuaire dans cette région. Car, ces ports sont aussi exposés à des dangers qui pourraient provenir des accès, des installations terrestres ou des manquements en matière de personnels et d'outils de travail. Telles sont les grandes lignes qui retiendront notre attention dans la partie suivante.

TROISIEME PARTIE :

LES FAIBLESSES DE SECURITE ET DE SURETE A TERRE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES PUBLIQUES DE LA COTE OUEST AFRICAINE

Les complexes portuaires publics de la COA présentent des faiblesses qui rendent précaire leur sécurité et leur sûreté. En effet, la perméabilité des accès terrestres,

l'encombrement du domaine portuaire, le sabotage et l'intrusion des substances illicites, le délabrement de l'éclairage et des réseaux de communication sont les aspects sur lesquelles nous allons nous focaliser dans le premier chapitre de cette partie.

Dans le second chapitre de cette partie, nous allons analyser les aspects suivants : les fissures des quais, l'insuffisance de moyens humains et matériels, le vol des pièces démontées sur les voitures d'occasions en provenance des pays développés et l'impact de l'instabilité politique de certains pays de l'Afrique Occidentale sur la sécurité et la sûreté portuaires.

L'objectif ici est de démontrer que ces lacunes concourent à fragiliser la sécurité et la sûreté des installations portuaires publiques des pays de la Côte Atlantique Africaine.

Chapitre I : Les accès terrestres perméables, l'encombrement, l'intrusion des substances illicites et les réseaux de communication délabrés fragilisent la sécurité et

la sûreté des ports publics de la Côte Ouest Africaine

Après les deux précédents chapitres axés sur les problèmes de sécurité et de sûreté liés aux plans d'eau des ports publics de COA. Il est indispensable d'examiner les faiblesses de sécurité et de sûreté à terre des complexes portuaires de cette région. Ainsi, dans les paragraphes suivants, allons analyser les aspects qui concourent à fragiliser ces ports publics.

I – 1 : Les accès terrestres des installations portuaires publiques de la Côte Ouest Africaine sont perméables

Les accès terrestres des complexes portuaires des pays de la COA sont perméables. En effet, l'accès au domaine portuaire de Douala-Bonabéri est réglementé par une société de Sécurité Privée. Celle-ci filtre l'entrée des usagers au port. Les usagers occasionnels doivent s'acquitter d'un montant de 400 f CFA, soit environ 46 centimes d'euros avant d'entrer au port. Les agents des entreprises exploitant le domaine portuaire doivent pour leur part payer une carte mensuelle de 4.000 f CFA, soit 6,20 €. L'accès est gratuit pour les agents de l'Etat, c'est-à-dire les policiers, les gendarmes, les douaniers, les marins pompiers et les agents de la Capitainerie. Les camions qui entrent au port paient l'accès par des taxes portuaires. Cependant, ce système présente encore beaucoup des lacunes dans la mesure où il n'est pas rare de voir dans l'enceinte de ce port les vendeurs à la sauvette ou d'autres personnes dont la présence n'est pas justifiée.

Au complexe portuaire d'Owendo/Libreville, l'entrée et la sortie sont réglementées par les agents de sécurité de la société privée 2 P S qui filtrent l'entrée des usagers dans l'enceinte portuaire. Les agents de l'OPRAG, des entreprises privées implantées dans l'enceinte portuaire, des services de Douane, de la Police et les dockers y accèdent en présentant leurs badges (Photo N°10). Les véhicules des entreprises exploitant le domaine portuaire sont dotés d'une vignette qui leur permet d'accéder au port. Les visiteurs ou les usagers occasionnels accèdent au port en s'acquittant d'un droit d'entrée de 300 f CFA, et un badge leur est remis par un agent de sécurité. Cette initiative est encourageante. Mais, ce système comporte des lacunes, car un agent de sécurité pourrait faire rentrer au port un individu dont la présence n'est pas justifiée dans l'enceinte portuaire dans le but de capitaliser le chiffre d'affaires des entrées portuaires. Ce système pourrait également motiver la

corruption et entraîner ainsi un certain laxisme ou un manque de vigilance de la part de ces agents chargés de réglementer l'accès dans ce port.

Photo N°10 : Filtrage à l'entrée du complexe portuaire d'Owendo/Libreville



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Août 2007

D'ailleurs, durant nos investigations sur le terrain, nous avons constaté que ces agents de sécurité ne sont pas très vigilants. Car, nous sommes rentrés à plusieurs reprises dans l'enceinte du port d'Owendo sans qu'aucun agent de sécurité chargé du filtrage des entrées ne nous interpelle pour nous demander l'objectif pour lequel nous sommes entrés dans le port. Ils étaient simplement assis et se racontaient « des histoires ». Ainsi, nous avons remarqué que la vigilance était seulement de mise très tôt le matin lorsque les dockers et d'autres usagers travaillant dans le domaine portuaire entraînent au port, ce qui n'est pas normal. Par conséquent, les autorités du complexe portuaire d'Owendo doivent prendre les mesures qui s'imposent afin que les agents de sécurité qui assurent le filtrage à l'entrée du port soient vigilants de la première à la dernière heure de la journée.

En effet, la conséquence immédiate de cette perméabilité des installations portuaires de la COA est son encombrement par les commerçants informels et d'autres personnes qui estiment qu'ils peuvent trouver au port des activités lucratives.

I – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA sont régulièrement encombrés par les vendeurs à la sauvette et les resquilleurs : les cas des ports de Cotonou et de Lomé

Les complexes portuaires de la COA sont encombrés de façon récurrente par les commerçants informels, et bien d'autres individus dont la présence n'est pas justifiée dans le périmètre portuaire. Dans les prochains paragraphes, nous allons nous intéresser particulièrement aux cas des complexes portuaires de Cotonou et de Lomé, car ces ports illustrent le mieux ce phénomène.

I – 2 – 1 : Le domaine portuaire de Cotonou est régulièrement encombré par les resquilleurs et les commerçants informels

Le complexe portuaire de Cotonou souffre du phénomène d'encombrement orchestré par les commerçants informels et les resquilleurs. Avant d'analyser ce phénomène, nous estimons qu'il est nécessaire de présenter ce domaine portuaire. Ainsi, cette présentation se focalisera sur la localisation géographique, les terminaux et le trafic de ce port.

I – 2 – 1 – 1 : La localisation géographique du Port Autonome de Cotonou

Inauguré le 1^{er} août 1965, jour de l'indépendance du Bénin, ex Dahomey, après 6 ans de travaux, le Port Autonome de Cotonou est l'un des ports de front de mer de la Côte Ouest Africaine. Il est localisé à 6°21 de latitude nord et à 2°26 de longitude est. Le complexe portuaire de Cotonou est implanté sur une côte basse et sablonneuse, orientée est-ouest et ouvert à l'action des houles au large.

Le complexe portuaire de Cotonou bénéficie d'un site qui fait de lui un port en eau profonde dont les fonds sont dragués à -10 m et à -11 m hydro le long des quais. Le chenal d'accès d'une longueur de 1.400 m est dragué à la côte jusqu'à -13 m hydro. La passe d'entrée draguée à la même côte a une largeur au fond de 110 m. Le plan d'eau d'une superficie d'environ 60 ha (40 ha dans l'ancien bassin et 20 ha dans la nouvelle darse) est dragué à la côte théorique de -12 m. Un cercle d'évitage de 540 m de diamètre est aménagé dans le bassin. Il est protégé des houles du large par les ouvrages de protection.

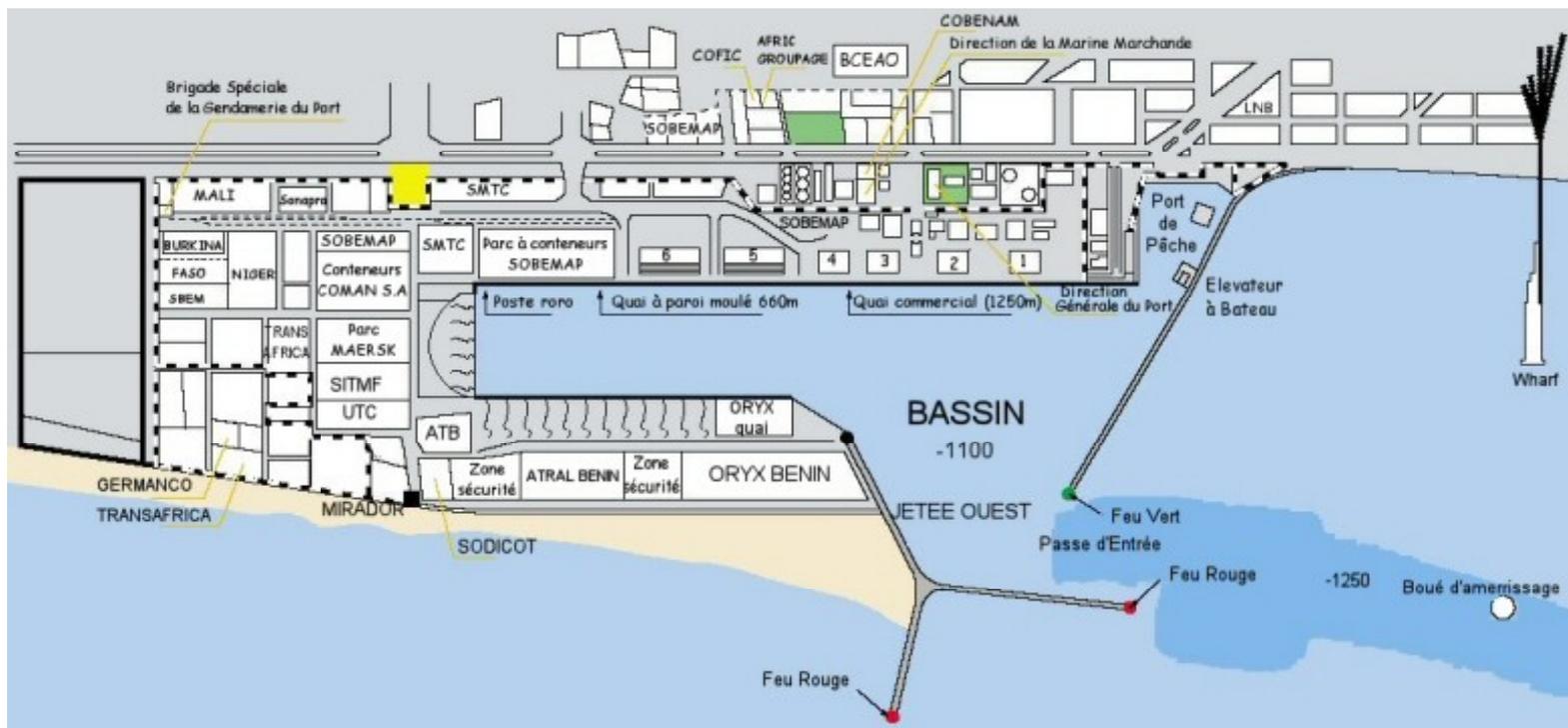
En effet, le plan d'eau du Port Autonome de Cotonou, entièrement gagné sur la mer, est abrité par deux digues de protection. L'une, la digue Ouest, initialement enracinée à l'Ouest du port, d'une longueur de 1.424 m, a été scindée sur 250 m pendant l'extension du port pour créer l'entrée de la nouvelle darse.

La digue Est à une longueur de 770 m. Elle est inclinée à 72° environ vers l'Ouest par rapport à la ligne générale du rivage. Elle comporte deux tronçons, l'un de 230 m linéaires en enrochements, l'autre de 540 m constitué par un double rideau de palplanches métalliques formant le quai d'accostage. Sa largeur est de 14 m et elle est revêtue sur toute sa longueur de pavés autobloquants. Le Port Autonome de Cotonou est l'une des portes océanes des pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest à savoir : le Niger, le Burkina Faso, le Mali, et Nord-Ouest du Nigeria (Carte N°8). Ainsi, comment se présentent ses terminaux ?

I – 2 – 1 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire de Cotonou

Les terminaux du Port Autonome de Cotonou comprennent trois principaux quais. Le premier quai d'une longueur de 1.300 m dont 640 m construits en palplanches métalliques et 600 m construits en paroi moulée est réservé au trafic de conteneurs. Il a été aménagé à l'extrémité ouest de ce quai en paroi moulée une rampe Ro-Ro pour l'accueil des navires rouliers à rampe arrière.

Carte N° 8 : Le Port Autonome de Cotonou



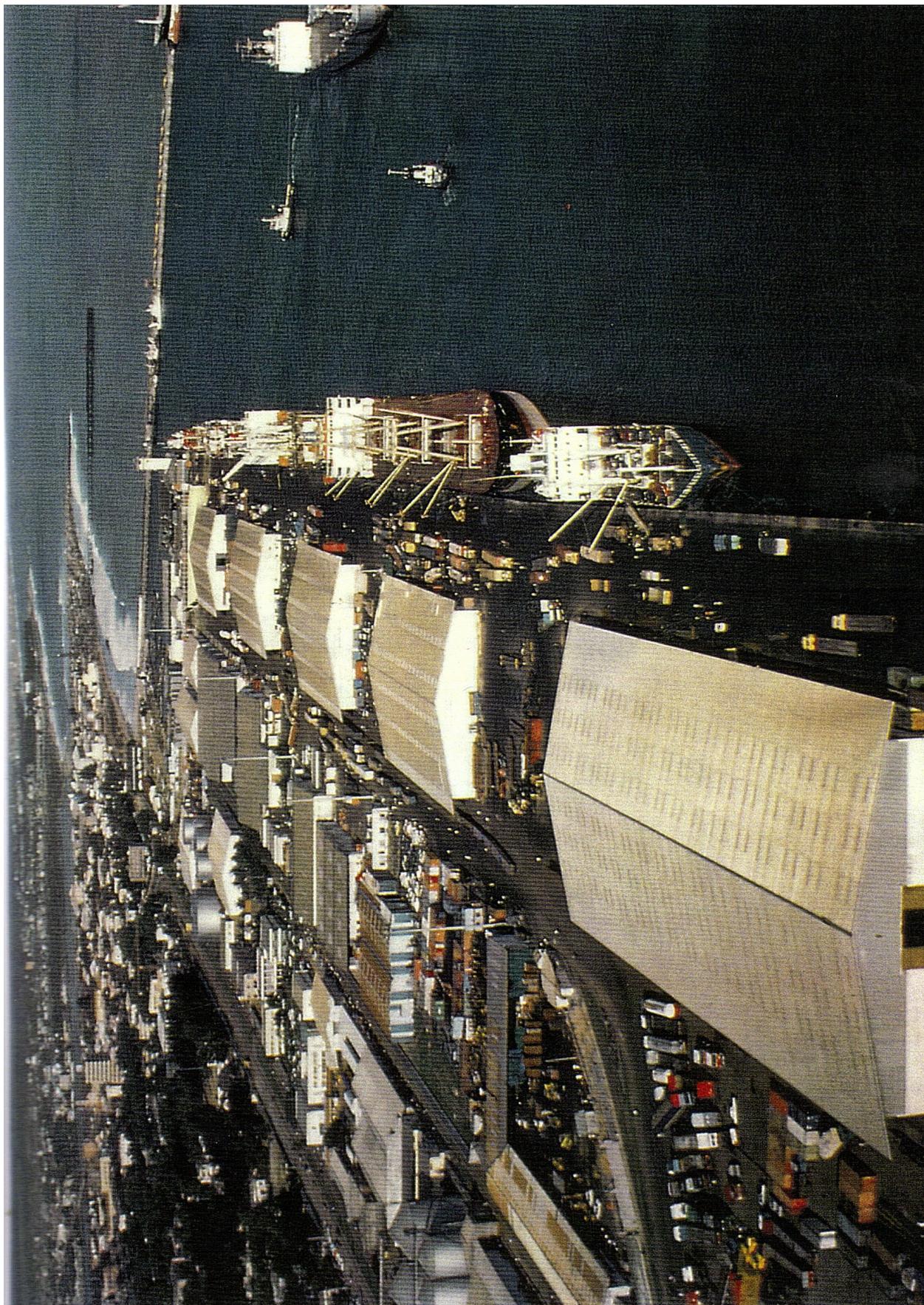
Source : Port Autonome de Cotonou, 2007

Le second quai quant à lui est réservé à la pêche, il est long de 165 m et est composé d'une branche de 90 m dans le prolongement du quai principal et d'un retour à 90°, de 75 m de long. En palplanches métalliques, il accueille les bateaux de pêche modernes.

Le dernier quai est intérieur à la jetée, il comporte trois postes : le premier est le poste pétrolier de 200 m de longueur. Il est relié au dépôt général des hydrocarbures situé hors de la zone portuaire par un pipe-line de 30 cm de diamètre. Ce poste est également utilisé pour le déchargement des pondéreux (clinker, gypse...) ; le deuxième poste d'une longueur de 160 m est réservé aux trafics des huiles en vrac, il est relié au dépôt de stockage par un oléoduc de 15 cm de diamètre ; le dernier est un poste complémentaire long de 100 m et est affecté aux navires de faible tonnage et aux chalutiers en escale ou en réparation.

Il convient de souligner que le Port Autonome de Cotonou dispose de possibilités de stockage comprenant un terre-plein bitumé de 60.000 m², un parc à conteneurs de 95.000 m², des magasins et des entrepôts de transit de 57.000 m², d'une possibilité de stockage de soufre de 3.000 m², et de 3 entrepôts frigorifiques installés par des opérateurs privés (Photo N°11).

Photo N°11 : Vue aérienne des terminaux du Port Autonome de Cotonou



Source : Port Autonome de Cotonou

I – 2 – 1 – 3 : Le trafic de marchandises du port de Cotonou est en constante évolution depuis la seconde partie des années 1990

Le trafic du Port Autonome de Cotonou est en perpétuelle croissance depuis de nombreuses années. En effet, le tableau N°16 démontre que le trafic de marchandises de ce port est passé de 2.219.813 tonnes en 1996 à 3.073.490 tonnes en 2000, pour atteindre le chiffre de 5.152.859 tonnes en 2005, soit une augmentation de 2.933.046 tonnes en 9 ans. L'évolution du trafic du port de Cotonou de 1996 à 2005 est le reflet de la bonne santé économique du Bénin pendant cette période (Tableau N°17 et Graphique N°2). En 2007, le trafic de marchandises de ce port a atteint la barre de 5.063.975 tonnes avec 4.549.585 tonnes de marchandises à l'importation pour 514.390 tonnes à l'exportation.

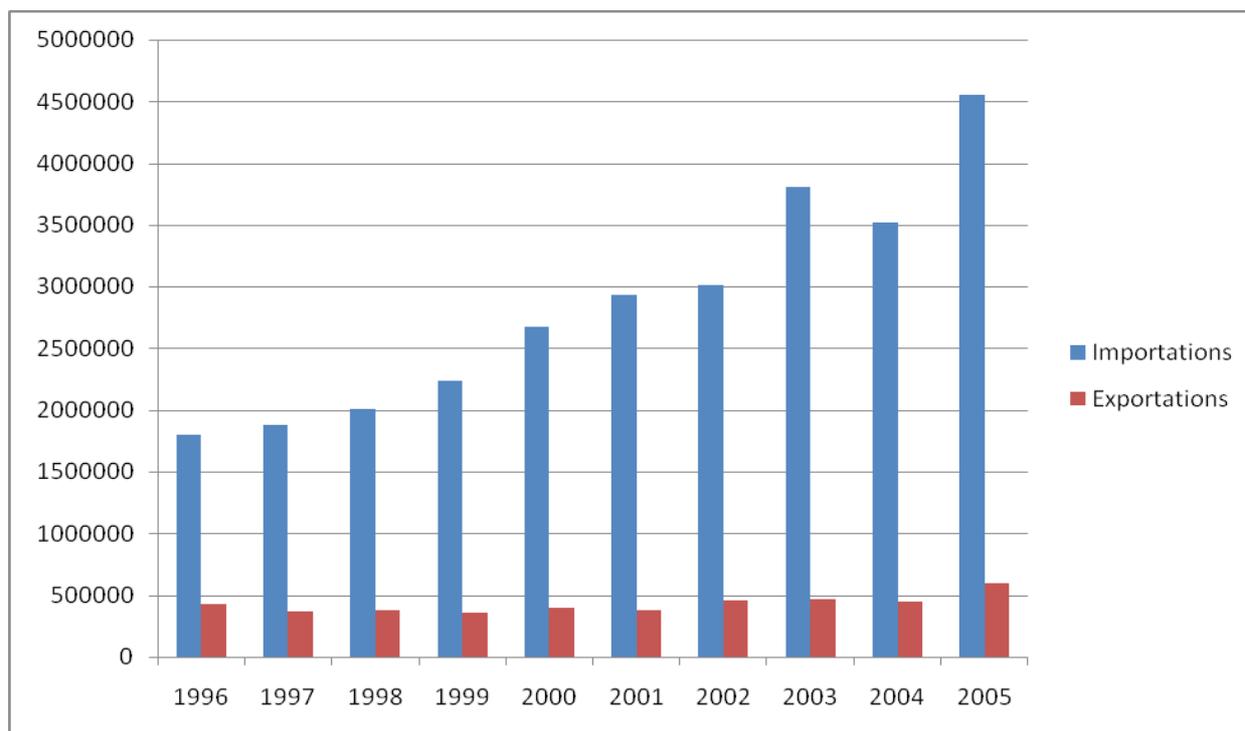
Tableau N°17 : L'évolution du trafic de marchandises du port autonome de Cotonou de 1996 à 2005 (en tonnes métriques)

Rubriques	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Importations	1795861	1877915	2004583	2236223	2674774	2929343	3007727	3808869	3520610	4556762
Exportations	423952	370296	379025	360436	398716	380547	462185	469417	448220	596097
Total	2219813	2248211	2383608	2596659	3073490	3309890	3469912	4278286	3968830	5152859

Source : Port Autonome de Cotonou.

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Octobre 2008

Graphique N°2 : Evolution du trafic du port de Cotonou de 1996 à 2005
(en tonnes métriques)



Source : Port Autonome de Cotonou

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Octobre 2008

I – 2 – 1 – 4 : Le Port Autonome de Cotonou face au problème d'encombrement

Le port autonome de Cotonou présente des insuffisances sécuritaires dues à son encombrement récurrent. Cette situation rend périlleuses les opérations portuaires. En effet, l'accostage d'un navire au port de Cotonou entraîne une foule immense sur les quais et donne ainsi la possibilité à des voleurs de commettre leurs forfaits. A ce sujet D. Fra affirme qu'au terminal Ro-Ro, le débarquement des voitures d'occasion entraîne une immense foule des « traîne-savates »¹⁷⁷. Ainsi, pour 500 voitures débarquées il y a au moins 1.000 personnes à la rampe. Cette situation dure depuis des années, car par crainte des vols chaque homme d'affaire envoie ses hommes « contrôler » la descente de ses voitures. C'est ainsi que les « traîne savates » se mêlent à eux en créant une spirale inflationniste caractérisée par une foule dense et agressive qui fait de chaque débarquement de Ro-Ro une cour des miracles où chacun vient tenter sa chance. Ce spectacle désolant est aussi visible sur les quais de débarquement des conteneurs et pire sur les quais de débarquement de vrac et de sacherie.

¹⁷⁷ Ce sont des voleurs qui vont tenter leur chance au port.

Une telle situation complique et rend même impossible l'application des mesures de sécurité dans ce port.

Pour résoudre ce problème, le Conseil de Sécurité que préside le Commandant du port a confié en 2005 la sécurité du domaine portuaire et celle des quais à une société de sécurité privée, la SOBEMAP au détriment des gendarmes qui deviennent les parrains de cette société (D. Fra, 2005). Autrement dit, la Gendarmerie, supervise le travail fait par cette société. La SOBEMAP a engagé des hommes robustes quelle a équipé d'une tenue orange, des rangers et d'une chicotte¹⁷⁸ en main pour mettre de l'ordre sur les quais pendant les opérations de débarquement. Cette initiative a porté ses fruits comme l'affirme Clément Godonou, Directeur des opérations de Ro-Ro Shipping interrogé à ce sujet par Daniel Fra, « *il y a un changement de climat aujourd'hui. Si on atteint 50 hommes à la rampe, c'est le bout du monde* ». Cependant, beaucoup reste à faire, car si la situation semble maîtrisée sur les quais Ro-Ro, il n'en est pas de même pour les autres quais du port qui sont toujours submergés de personnes dont la présence est indésirable dans le domaine portuaire.

Le domaine portuaire de Cotonou souffre aussi du climat d'insécurité instauré par les commerçants informels. En effet, convaincus que le domaine portuaire est le lieu par excellence où ils peuvent implanter leurs activités commerciales. Les commerçants informels ont inondé le domaine portuaire de Cotonou en y implantant des unités commerciales diverses. Ainsi, autour du port, on rencontre les petits commerces suivants : les vendeurs de nourriture, les tenanciers de bars et de buvettes, les réparateurs de vélos, les vendeurs ambulants, les vendeuses de poissons, les coursiers de toute nature et en particulier dans le domaine du transit et bien d'autres petits métiers. Ces activités informelles engorgent le domaine portuaire et le met dans une insécurité regrettable. A cet effet, les autorités portuaires doivent prendre les mesures qui s'imposent afin de désengorger le domaine portuaire qui, pour des raisons de sécurité et de sûreté ne doit pas être encombré. Ce port n'est pas le seul à subir ce phénomène sur la COA, car le port autonome de Lomé est également confronté au phénomène d'encombrement.

I – 2 – 2 : Le complexe portuaire de Lomé est régulièrement encombré par les

¹⁷⁸ Terme spécifiquement africain pour désigner le fouet.

vendeurs à la sauvette

Le domaine portuaire de Lomé est régulièrement encombré par des individus convaincus qu'ils peuvent trouver au port du travail manuel, qui pourrait leur permettre de mieux vivre. Cette situation expose ce port et le met ainsi dans une situation d'insécurité permanente. Pour mieux comprendre ce phénomène, nous estimons qu'il est nécessaire de présenter d'abord ce complexe portuaire. Ainsi, dans les paragraphes suivants nous allons sommairement présenter le présent port en insistance sur sa localisation, ses terminaux et son trafic de marchandises.

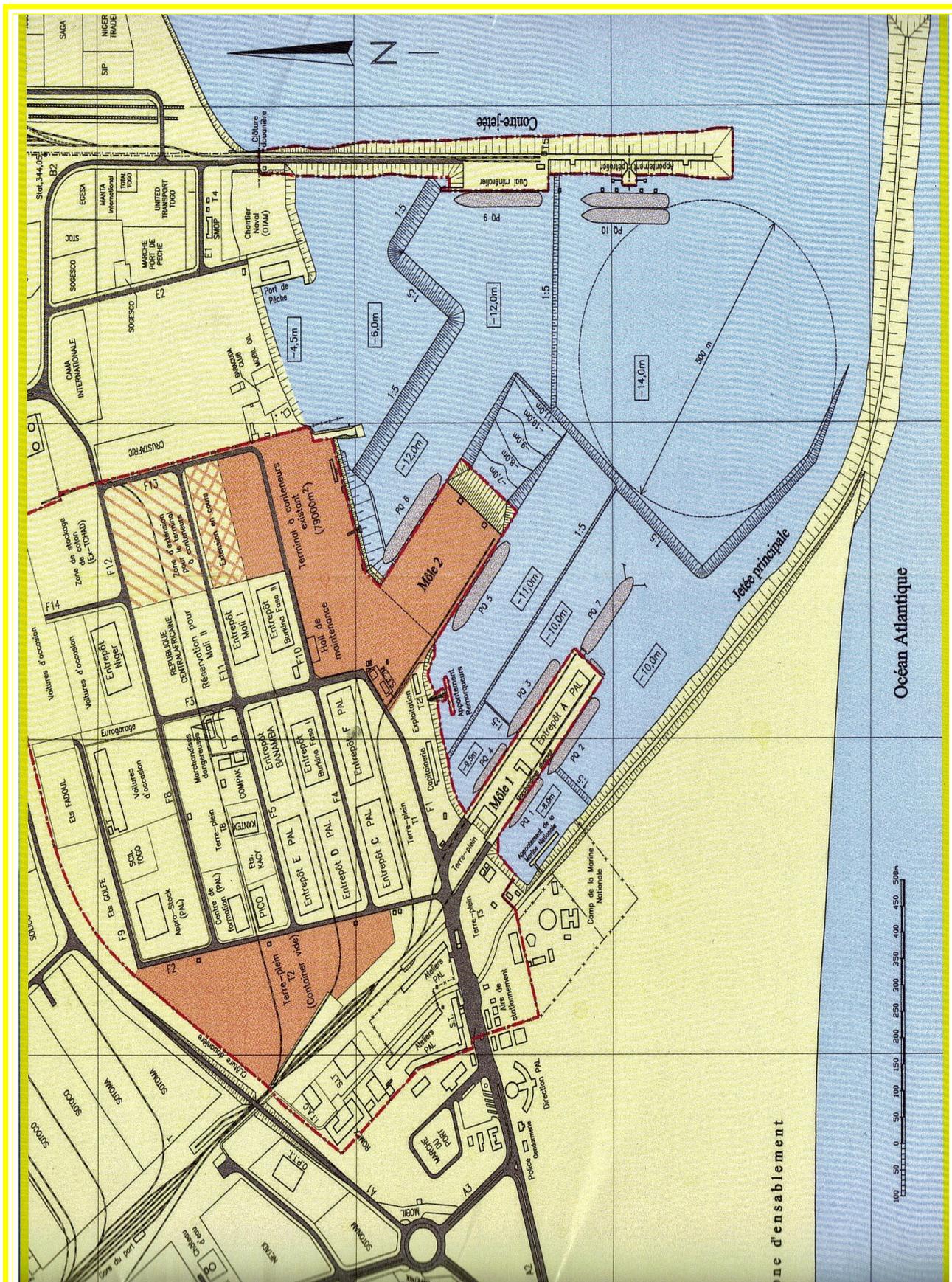
I – 2 – 2 – 1 : La localisation géographique du Port Autonome de Lomé

Situé aux confins du Golfe de Guinée, le Port Autonome de Lomé bénéficie d'une position géographique excellente. En effet, c'est l'un des ports de front de mer de la COA (Carte N°9). Cet atout lui permet de se positionner comme la meilleure porte océane des pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest que sont le Mali, le Burkina Faso, et la Niger.

Démarrés en 1964, les travaux de construction du Port Autonome de Lomé s'achèveront 4 ans plus tard. Son inauguration le 26 avril 1968 par son Excellence le feu Gnassingbé Eyadema président de la République togolaise en exercice marqua officiellement sa mise en service. Après plusieurs années d'exploitation, des aménagements ont été apportés à ce complexe portuaire afin qu'il s'adapte à l'évolution du trafic.

A cet effet, le Port Autonome de Lomé est aujourd'hui un vaste domaine de 900 hectares au bord d'un bassin de 81 hectares délimité par une jetée de 1.720 m de long et une contre jetée de 950 m de long. Il est l'outil de commerce extérieur par excellence du Togo, car 90% des échanges commerciaux de ce pays passent par ce complexe portuaire. Ainsi, il est la principale source de financement du trésor public de ce pays avec environ 350 Milliards de F CFA de revenu par an. Ce complexe portuaire possède t-il des terminaux de qualités capables de lui permettre de continuer à jouer son rôle de plaque tournante de l'économie togolaise ?

Carte N°9 : Le Port Autonome de Lomé



Source : Port Autonome de Lomé, 2007

I – 2 – 2 – 2 : Les terminaux du domaine portuaire de Lomé

Le complexe portuaire de Lomé met à la disposition des opérateurs économiques 8 postes à quai. Ces quais sont repartis sur deux môles. Le môle 1, d'une longueur de 367 mètres possède 4 postes à quai réservés aux marchandises conventionnelles, 3 postes de ce môle sont fondés à 9,5 m et le dernier est fondé à 7 m. Le môle 2, quant à lui, est fondé à 11 m, sa longueur est de 250 m, il est doté de 2 postes à quai et est exclusivement réservé aux conteneurs.

Le Port Autonome de Lomé possède aussi un appontement pétrolier d'une profondeur de 13,5 m, sa longueur est de 250 m. Il est doté d'un poste à quai réservé aux hydrocarbures, d'un quai minéralier d'une longueur de 210 m et fondé à 11,5 m et d'un port de pêche d'une profondeur de 4,5 m et d'une longueur de 60 m. Il est également doté de 6 à 9 chalutiers.

Par ailleurs, le domaine portuaire de Lomé dispose d'importantes facilités de stockage comprenant des magasins (soit 110.000 m²) dont 4 sont exclusivement réservés aux pays enclavés du Sahel, des terre pleins de 200.000 m², des parcs de véhicules d'occasion de plus de 600.000 m² et d'un parking de stationnement dénommé « Terminal du Sahel » de 16.000 m² pour les véhicules à destination des pays enclavés du Sahel (Photo N°12).

I – 2 – 2 – 3 : Le trafic de marchandises du Port Autonome de Lomé est en évolution permanente depuis 1993

Le trafic du complexe portuaire de Lomé est en constante évolution depuis 1993. En effet, après la période turbulente de la première décennie des années 1990¹⁷⁹ marquée par l'instauration de la démocratie au Togo, le trafic du port de Lomé évolue au fil des années. De 1993 à 1996, il est passé de 1.000.000 de tonnes à 2.000.000 de tonnes, soit une augmentation du simple au double en 3 ans. De 1996 à 2001, il est passé respectivement de 2.000.000 de

¹⁷⁹ Le début des années 1990 a été très difficile pour les pays francophones de la COA que sont le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Congo, le Bénin, le Gabon, la Guinée, la Guinée Bissau, la République Démocratique du Congo, le Sénégal, le Togo, (les pays enclavés : le Burkina Faso, le Mali, le Niger, la République Centrafricaine, le Tchad). Car, cette période symbolise l'instauration de la démocratie dans ces pays. En effet, en 1990, le Président français François Mitterrand avait demandé aux chefs d'Etats de ces pays lors d'une conférence tenue à La Baule d'instaurer la démocratie dans leurs pays. La transition entre le parti unique dirigé par les chefs d'Etat de ces pays et l'instauration du multipartisme ne s'est pas déroulée sans heurts. Ainsi, la quasi-totalité de ces pays ont connu des troubles politiques qui ont contribué au ralentissement de leurs trafics portuaires.

tonnes à 3.000.000 de tonnes, avec une évolution en dents de scie durant la même période. Ce trafic a continué à croître, car en 2003 il est de 4.567.404 tonnes. En 2005, ce trafic portuaire a atteint la barre de 5.000.000 de tonnes. En 2006, il continue son ascension et atteint le chiffre de 5.349.195 tonnes, avant d'atteindre le chiffre record de 6.331.771 tonnes en 2007. Soulignons que durant l'année 2007, environ 1032 navires ont accostés au Port Autonome de Lomé.

Photo N°12 : Les camions des pays enclavés du Sahel en chargement au port de Lomé



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjéunda, juin 2007

Cette évolution du trafic n'est pas en phase avec l'évolution du nombre de navires qui fréquentent ce port. En effet, on constate une évolution presque en dents de scie du nombre de navires ayant fréquenté ce port de 2002 à 2006 (Tableau N°18 et Graphique N°3).

Tableau N°18 : Evolution du nombre de navires ayant fréquenté le port de Lomé

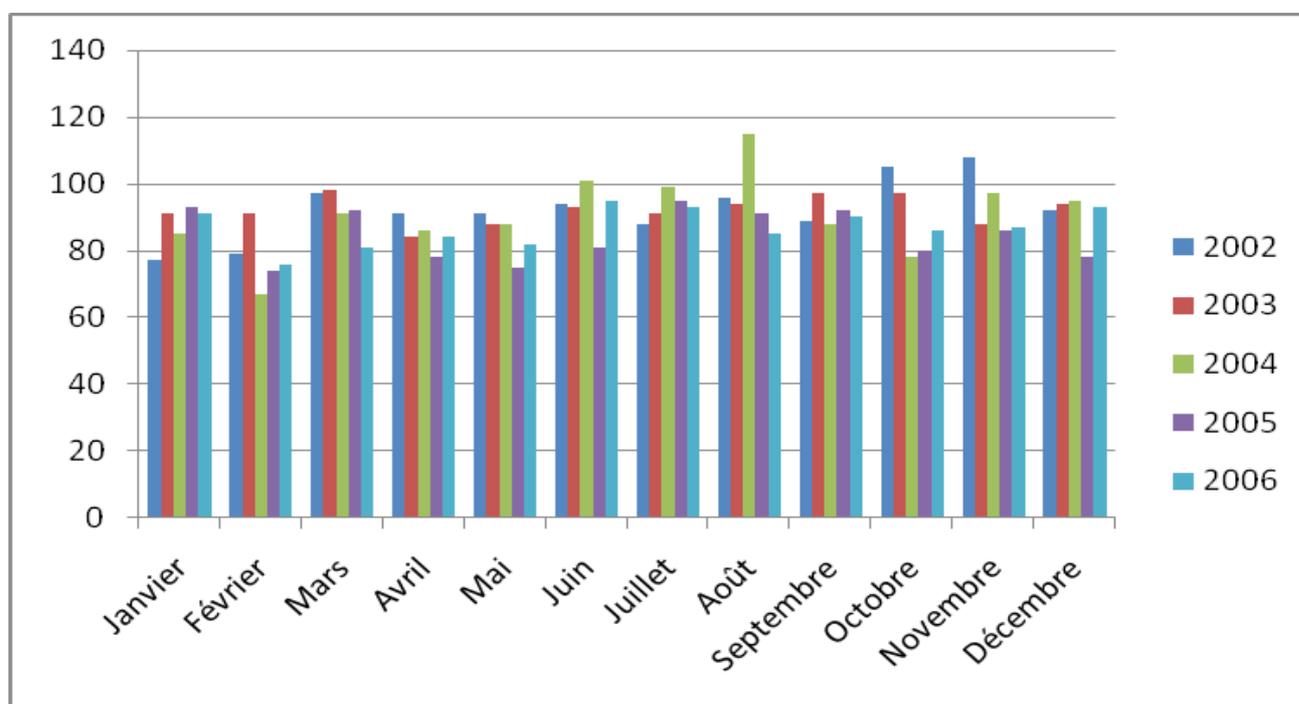
de 2002 à 2006

Mois	2002	2003	2004	2005	2006
Janvier	77	91	85	93	91
Février	79	91	67	74	76
Mars	97	98	91	92	81
Avril	91	84	86	78	84
Mai	91	88	88	75	82
Juin	94	93	101	81	95
Juillet	88	91	99	95	93
Août	96	94	115	91	85
Septembre	89	97	88	92	90
Octobre	105	97	78	80	86
Novembre	108	88	97	86	87
Décembre	92	94	95	78	93
Total	1113	1106	1090	1015	1043

Source : Port Autonome de Lomé.

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Octobre 2008

**Graphique N°3 : Evolution en dents de scie de la fréquentation des navires au Port
Autonome de Lomé de 2002 à 2006**



Source : Port Autonome de Lomé.

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Octobre 2008

I – 2 – 2 – 4 : Comment le phénomène d'encombrement est-il traité au port de Lomé ?

Le complexe portuaire de Lomé est régulièrement envahi par les vendeurs à la sauvette ce qui n'est pas conforme aux exigences de l'OMI. Au vu des dispositions de sécurité à l'entrée de ce complexe portuaire, on se demande comment les vendeurs à la sauvette arrivent à passer les barrières de sécurité ? Il y-a-t-il de la corruption à l'entrée du port de Lomé ? Cette situation est très grave et inquiétante dans la mesure où un individu malintentionné peut se faire passer pour un vendeur à la sauvette et aller commettre des actes illicites dans le port.

Interrogé à ce sujet pendant nos recherches au port de Lomé, le Responsable de la Sécurité Maritime et PFSO de ce Port affirme « *qu'en 1990, il y a eu une grande grève qui a duré un an, elle a pénalisé le port et fragilisé tous les secteurs socio-économiques du pays. Ainsi, les débrouillards se sont rabattus au port, car les gens pensent que c'est au port qu'ils peuvent avoir de quoi manger. Cette marée humaine était plus accentuée avant le Code ISPS, c'est-à-dire que les vendeurs à la sauvette avaient envahi l'espace portuaire. Il en était de même pour le flux des véhicules. Aujourd'hui, la quasi-totalité des vendeurs à la sauvette qui sont dans le port s'entendent sans doute avec les agents de sécurité situés à l'entrée. La vignette délivrée à tout véhicule entrant au port a permis de réduire le flux de véhicules* ».

Face à cette situation, les autorités portuaires ont entouré les quais du port d'une clôture en barbelés qui permet de voir à distance toutes les manutentions qui se déroulent sur les quais. Cette clôture met les quais en marge de tous les autres espaces du port, et n'y accède que les personnes dont la présence est obligatoire (Photo N°13). L'accès aux quais est réglementé par les militaires de l'armée togolaise qui se relaient 24 heures sur 24 (Photo N°14). Cette seconde clôture dans le port est une initiative acceptable pour ce complexe portuaire dont l'entrée principale n'est pas loin de ressembler à une « passoire ». Cependant, cette mesure n'encourage t-elle pas le laxisme des agents de sécurité situés à l'entrée principale ? Ce phénomène d'encombrement n'expose t-il pas les ports de la COA au risque de sabotage, d'intrusion des substances illicites et du terrorisme ?

Photo N°13 : La clôture des quais du Port Autonome de Lomé



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, juin 2007

Photo N°14 : L'accès aux quais du Port Autonome de Lomé est réglementé par l'armée



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, juin 2007

I – 3 : Les installations portuaires de la COA ne sont pas à l’abri du sabotage, de l’intrusion des substances illicites et du terrorisme

Les complexes portuaires de la COA sont confrontés de façon récurrente au sabotage, à l’intrusion des substances illicites et dans une moindre mesure aux actes de terrorisme. En effet, dans les paragraphes suivants nous allons nous attarder sur ces aspects qui fragilisent la sécurité et la sûreté des installations portuaires de cette région.

I – 3 – 1 : Le sabotage est permanent dans les ports de la Côte Ouest Africaine

Le sabotage peut être défini comme un acte illicite par lequel des installations portuaires subissent des dégâts orchestrés par un individu ou un groupe de personnes. En effet, les complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine subissent de façon permanente des actes de sabotage. Par exemple au complexe portuaire d’Owendo/Libreville, les ouvrages de manutention des produits pétroliers sont souvent sabotés par les sujets nigériens et ghanéens. Ceux-ci scient les conduites qui sont sous l’apponement afin de recueillir des produits pétroliers. Une telle situation met le complexe portuaire d’Owendo/Libreville dans une insécurité totale, dans la mesure où le sabotage de ces installations peut entraîner des incendies qui peuvent embraser l’ensemble du domaine portuaire. Face à ce constat, les autorités du port d’Owendo/Libreville doivent prendre ce problème au sérieux afin d’éviter à cette structure « le KO » qui le guette quotidiennement.

Loin d’une généralisation exagérée, tous les complexes portuaires de la COA sont confrontés à ce problème. En effet, une prise de conscience générale doit être de mise de la part des dirigeants de ces ports, dans la mesure où le sabotage des conduites de carburants pour le vol se solde généralement par des explosions mortelles, comme c’est le cas au Nigéria où la population du Delta du fleuve Niger fissure régulièrement les conduites de pétrole pour se servir ou pour se faire entendre. Nous reviendrons plus largement sur ce sujet dans le prochain chapitre de ce travail. Qu’en est-il des substances illicites ?

I – 3 – 2 : Les substances illicites sont régulièrement introduites dans les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine

Les ports sont des passages privilégiés pour le trafic des stupéfiants. Les drogues sont ainsi enfouies dans des bagages, des cargaisons ou les conteneurs d'expédition. En effet, les ports de la Côte Ouest Africaine ne dérogent pas à ce « privilège », car tous les 3 mois environ, les agents chargés de la sécurité de ces complexes portuaires saisissent les stupéfiants tels que la cocaïne, le chanvre indien, l'héroïne, le cannabis et bien d'autres types de drogue. La lutte contre le narcotrafic s'est intensifiée sur les traditionnelles voies d'acheminement de la drogue vers l'Europe, à savoir l'axe caribéen et les côtes espagnoles. Ainsi, les trafiquants ont naturellement ouvert un nouvel itinéraire, à hauteur du dixième parallèle nord. Baptisé « l'autoroute 10 » par les experts de l'Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime (UNODC), cette nouvelle voie est le plus court chemin en partant du Venezuela ou du Brésil à bord de bateaux de pêche ou de petits avions¹⁸⁰, pour acheminer la drogue en Afrique de l'Ouest, car les côtes de cette région sont peu contrôlés et facilement perméable.

Le trafic de drogue s'étend dans la quasi-totalité des pays de la COA. De la Mauritanie au Nigéria, en passant par le Cap-Vert (en 2007, 500 kg de cocaïne avaient été saisies en 2007), le Sénégal (2,5 tonnes de cocaïne avaient été saisies au Sénégal en août 2006 et en 2007, c'est 2,4 tonnes de cocaïne qui avaient été perquisitionnées. Ces drogues provenaient de l'Amérique du Sud à destination de l'Europe), la Guinée-Bissau, la Sierra-Leone, le Libéria, la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin (480 kg de cocaïne avaient été saisies au Bénin en 2007), le Nigéria (Carte N°10). Même les pays de l'hinterland tels que le Mali, le Burkina-Faso et le Niger (28 kg de cocaïne, 900 tonnes de marijuana et des centaines de milliers de comprimés de substances « psychotropes » avaient été saisies au Niger à la fin de l'année 2007) ne sont pas en reste. Lucien Ahonto soutient cette hypothèse en affirmant que, « *longtemps réputée pour sa production d'herbe (cannabis ou marijuana), l'Afrique Occidentale a désormais hissé le pavillon de la « blanche », grâce aux narcotrafiquants sud-*

¹⁸⁰ Le dimanche 13 juillet 2008, les autorités sierra-léonaises découvrent un petit avion abandonné sur les pistes de l'aéroport international de Freetown, la capitale. L'appareil, portant un faux logo de la Croix-Rouge, venait du Venezuela et s'était posé quelques heures plus tôt sans aucune autorisation. A son bord, les autorités aéroportuaires découvrent plusieurs armes à feu et 700 kg de cocaïne d'une valeur estimée à 600 millions de dollars. C'est la plus importante saisie de drogue dans ce pays qui sort à peine d'une décennie de guerre civile (1991-2001). Plusieurs individus ; colombiens, mexicains, américains, nigériens, bissau-guinéens, ainsi que les responsables sierra-léonais sont arrêtés et incarcérés à la prison de haute sécurité de Freetown. Le 18 juillet 2008, les services de coordination de la sécurité de l'aéroport de Conakry (Guinée) avaient saisie 10 kg de cocaïne dans les bagages d'un passager à destination de Casablanca (Maroc). Ces saisies ne sont qu'une infime partie de la drogue qui transite chaque jour par les aéroports des pays de la COA à destination des pays européens.

américains qui en ont fait une nouvelle étape très prisée pour l'acheminement de la drogue vers l'Europe. Sur les 5,7 tonnes de cocaïne saisies entre janvier et septembre 2007 en Afrique, 99% ont été trouvées dans les pays de l'Afrique de l'Ouest ».

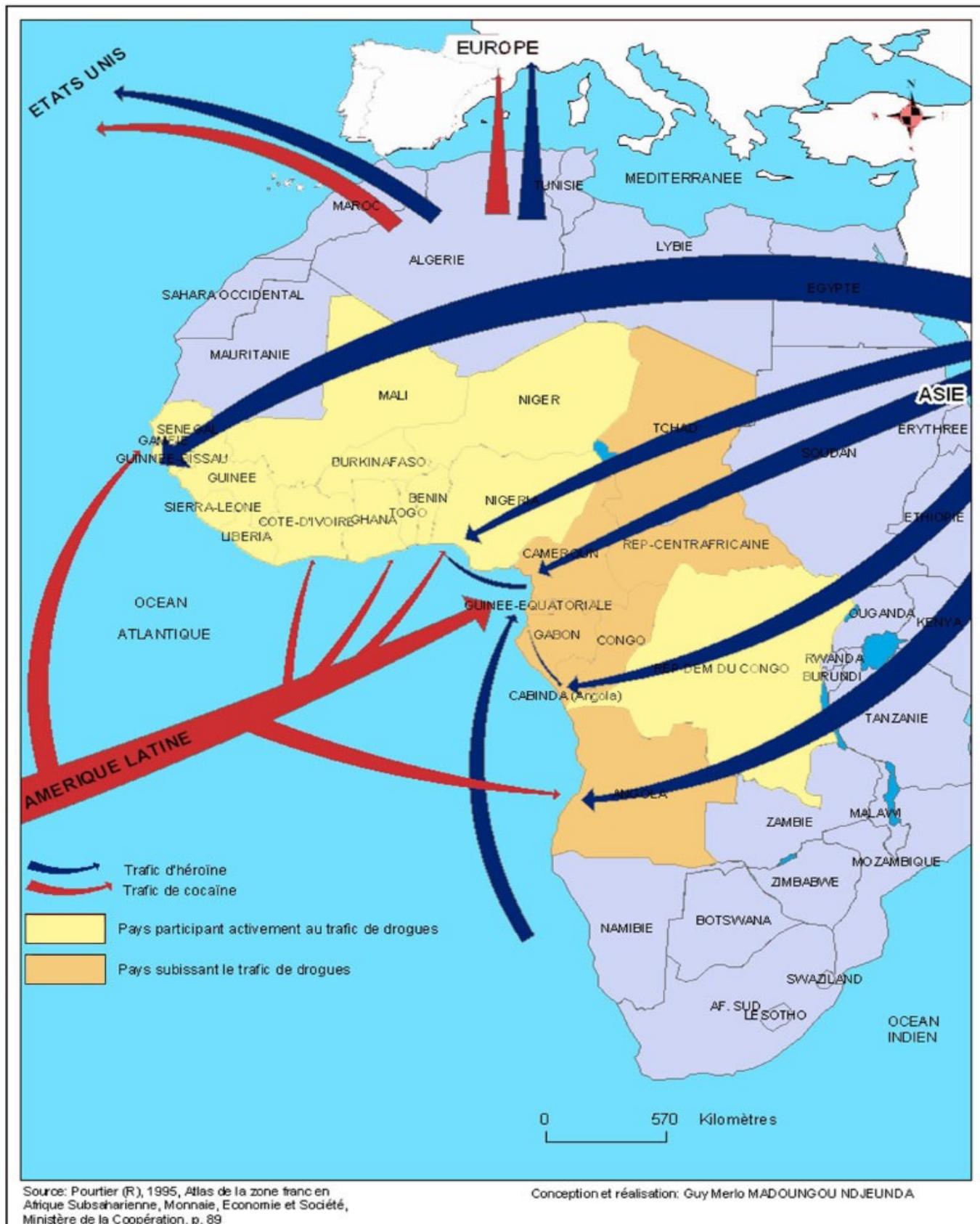
D'après la Police française, 240 tonnes de cocaïne, soit le tiers de la production sud-américaine transitent chaque année par la COA et le trafic ne cesse de s'accroître depuis 2005. Le service d'Interpol chargé de la répression de la drogue et du crime organisé confirme cette hypothèse en affirmant qu'en 2002, 559 kg de cocaïne avaient été saisies dans cette région, en 2005, 2,5 tonnes de cocaïne avaient été saisies, ce chiffre est passé à 5,7 tonnes entre janvier et septembre 2007 (Tableau N°19). Cette progression n'est pas prête à s'arrêter, car le compte-rendu de l'année 2008 de l'UNODC sur les saisies de la cocaïne en Afrique de l'Ouest démontre que les saisies de 2007 ont été pulvérisées.

Tableau N°19 : Les quantités de cocaïne saisies dans les pays d'Afrique de l'Ouest en 2007

Pays	Quantités de cocaïne en kg	Capitale
Sénégal	2450	Dakar
Mauritanie	1460	Nouakchott
Guinée-Bissau	635	Bissau
Cap-Vert	500	Praia
Bénin	480	Cotonou
Ghana	334	Accra
Guinée	296	Conakry
Nigéria	259	Abuja
Sierra-Leone	73	Freetown
Togo	59	Lomé
Burkina-Faso	49	Ouagadougou
Mali	35	Bamako

Source : Questionnaire pour les rapports annuels 2006 et banque de données des saisies individuelles de l'ONUED (sur une base des données reçue jusqu'en novembre 2007), in Continental n°74, octobre 2008, p.61

Carte N°10 : Les ports de la Côte Ouest Africaine dans la dynamique internationale du trafic de drogue



En effet, le 29 janvier 2008, la Marine Nationale française avait trouvé sur un bateau de pêche au large du Libéria 2,5 tonnes de cocaïne. En février 2008, elle avait saisie 3,2

tonnes de cocaïne au large de la Guinée-Bissau sur un navire battant pavillon panaméen. Le même mois, elle avait arraisonné au large des côtes de la Guinée-Conakry un navire transportant plus de 3 tonnes de cocaïne. En mars 2008, les douaniers mauritaniens avaient saisis 53 kg de cocaïne dans le port de Nouadhibou (en mai et juillet 2007, 600 kg et 830 kg de cocaïne avaient été saisis au port de Nouakchott la Capitale). Au Ghana, dont la réputation des trafiquants, à l'in star des nigériens avait fait le tour du monde dans les années 90, 380 colis contenant de la cocaïne avaient été saisis en juin 2008 à Elmira (c'est l'une des villes du centre du pays) par la Police. En août 2008, les douaniers burkinabè avaient mis la main sur 4 kg de capsules de cocaïne estimés à 400 millions de francs CFA, en provenance du Mali et à destination du Nigéria (Lucien Ahonto, 2008).

Ce trafic de drogue est souvent soutenu par certaines politiques des pays de la Côte Atlantique Africaine. D'ailleurs, une étude réalisée par des experts des pays de l'Union Européenne démontre que le Gouvernement de la Guinée-Bissau cautionne le transit sur son territoire des drogues en provenance des pays de l'Amérique du Sud à destination de l'Europe. Confrontée à une instabilité politique chronique depuis la guerre civile des années 90 et une économie « exsangue », la Guinée-Bissau est devenue « la plaque tournante » du trafic de drogue en Afrique de l'Ouest¹⁸¹. En effet, en 2007, l'UNODC a enregistré plus de 50 saisies de cocaïne, en février 2008, 3,2 tonnes de cocaïne avaient été saisis dans ce pays, en juillet de la même année, 515 kg et 700 kg de cocaïne qui avaient été également saisis. La Directrice de la Police Judiciaire bissau-guinéenne indiquait à Lucien Ahonto que « *depuis 2006, environ 300 tonnes de cocaïne passent chaque année par la Guinée-Bissau en provenance d'Amérique du Sud et à destination principalement de l'Europa. La Police ne saisit que quelques kilogrammes de ce trafic* ».

Ainsi, pour les experts de l'UNODC, les narcotraffiquants bénéficient de complicités au plus haut niveau de l'Etat guinéen, notamment des forces de défense et de sécurité de ce pays. Ils ont ainsi réussi à infiltrer les Ministères, la Police, l'Armée et d'autres institutions du

¹⁸¹ Un fonctionnaire français du Ministère de la Justice exprime sa crainte de voir les trafiquants prendre le pouvoir en Guinée-Bissau en affirmant que « Dans ce pays, des gens sont en train de construire des pistes, de façon à faire atterrir des avions qui vont transporter de la cocaïne ou d'autres produits illicites partout en Afrique profitant de la quasi-absence d'Etat ».

pays pouvant leur permettre d'introduire facilement la drogue en Guinée-Bissau. A titre d'illustration, en 2005, 635 kg de cocaïne avaient été interceptés dans un véhicule conduit par des militaires. En 2006, 674 kg de cocaïne d'une valeur de 39 millions de dollars saisies par la Police et entreposés dans un coffre du Trésor public avaient disparu. Cette disparition avait suscité la réaction du Secrétaire Générale de l'ONU Ban Ki-Moon qui avait déclaré dans un rapport présenté en septembre 2007 au Conseil de sécurité que « *cette disparition est un cas d'implications probables du gouvernement dans le trafic de drogue* ». La Guinée-Bissau dont « le budget équivaut à 2,5 tonnes de cocaïne » est cependant, sur la Côte Ouest Africaine, le pays où l'on compte le plus grand nombre de grosses cylindrées au km², et où se multiplient les villas dignes des contes des Mille et Une Nuits (Lucien Ahonto, 2008).

Au Sénégal, sans parler ouvertement de blanchiment d'argent, un fonctionnaire du ministère français de la justice a récemment souligné que « *beaucoup d'observateurs ont constaté que, dans un périmètre réduit du quartier du Plateau, à Dakar, viennent de se construire une centaine d'immeubles en moins d'une année* ». Il se pose les questions suivantes : « *Quelle économie a pu produire tous ces bâtiments en si peu de temps ? D'où vient l'argent ? (...) Un Etat qui voit affluer ainsi les investissements à le devoir de s'interroger* ».

La croissance du trafic de drogue sur la Côte Ouest Africaine inquiète considérablement la communauté internationale. Interrogé à ce sujet, en juillet 2008 par Lucien Ahonto, Antonio Maria Costa Directeur exécutif de l'Office des Nations Unies Contre la Drogue et le Crime (UNODC) affirme que « *le monde doit agir rapidement pour empêcher que l'Afrique ne devienne la plaque tournante du trafic de drogue vers l'Europe, car, les narcotrafiquants sont des groupes qui viennent avec leurs propres armes, leurs propres véhicules, leurs propres richesses, leurs propres devises, leurs propres filles et se placent au dessus des lois* ». Cette croissance a justifié la signature en juin 2007 d'un accord entre l'Union européenne et l'ONU pour la mise en place d'une élite antidrogue au sein de la Police Judiciaire bissau-guinéenne. Ce programme qui bénéficie d'un budget de 2 millions d'euros comprend notamment la formation des policiers, la création d'un centre de détention provisoire pour les suspects. La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), qui regroupe 15 pays dont la Guinée-Bissau, a adopté en 1997 un plan d'action régional de lutte contre le trafic de stupéfiants dans l'espace de la communauté, mais sa mise en application ne s'est jamais réellement traduite dans les faits.

Par ailleurs, le trafic des armes passe aussi très souvent par les ports de la COA. Ces armes sont transportées dans des conditions similaires au trafic de la drogue. C'est le cas des armes qui ont alimenté la guerre civile au Libéria, en Angola, au Congo Brazzaville, en République Démocratique du Congo, en Sierra Léone et en Côte d'Ivoire. Et avec la complicité et « la bénédiction » des pays occidentaux qui fabriquent ces machines à détruire et à tuer. Les ports des pays de la COA doivent-ils craindre les actes terroristes ?

I – 3 – 3 : Les ports de la COA ne sont pas à l'abri du terrorisme même si celui-ci n'est pas une menace imminente pour ces ports

Le terrorisme peut être défini comme un ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une personne ou un organisme, pour créer un climat d'insécurité afin d'exercer une pression et du chantage sur un gouvernement ou pour satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un pays ou d'un système. En effet, en transport maritime, les terroristes pourraient tenter d'accomplir l'un des actes suivants :

- Ils pourraient placer dans un port un engin qui pourra vraisemblablement le détruire ou l'endommager. Ils procéderaient de même pour atteindre une cargaison;
- Ils pourraient communiquer sciemment une fausse information qui mettrait en danger la sécurité et la sûreté de la navigation maritime ;
- Ils pourraient organiser des prises d'otages et s'emparer du contrôle des installations portuaires ou autres structures maritimes, ou exercent un contrôle illégal sur ceux-ci par la menace ou par la force ;
- Ils pourraient commettre ou menacer de commettre des actes de violence sur des personnes dans les ports et mettent ainsi en danger la sécurité et la sûreté de la navigation maritime.

Les terroristes agissent généralement en ciblant des points vitaux et stratégiques du transport maritime. Ainsi, les terroristes ont pour cibles :

- Les systèmes d'ingénierie et d'énergie tels que les centrales hydroélectriques des installations portuaires, les lignes électriques, les gazoducs, les oléoducs ;
- Les systèmes de communication et d'approvisionnement (les installations de communications, les sites d'entreposage des produits chimiques, les installations de stockage du pétrole, les magasins de matériel, les usines, les installations informatiques, etc.) ;
- Les systèmes de transport tels que les ports, les voies ferrées, les routes, les navires à quai etc. ;
- Les cibles humaines que sont les personnels travaillant au port, les chefs d'entreprises exploitant le domaine portuaire, le rassemblement des otages dans les navires passagers etc. ;
- Les cibles militaires que sont les directions de commandement de Police et de Gendarmerie installées dans le port, les armes et les munitions etc.

En effet, le transport maritime international a déjà subi plusieurs actes de terrorisme, dont les plus connus sont :

- Les détournements de navire ;
- Les prises d'otages ;
- Les attentats à la bombe ;
- Les embuscades ;
- Les assassinats ;
- Les fausses alertes à la bombe ;
- Les incendies criminels ;
- Les enlèvements.

Les complexes portuaires de la Côte Occidentale Africaine ont déjà enregistré l'un de ces actes terroristes, notamment les prises d'otages dans les milieux pétroliers (nous

reviendrons plus largement sur ce sujet dans le prochain chapitre de notre travail, lorsque nous analyserons la sécurité et la sûreté des installations portuaires privées de la COA). En effet, depuis l'attentat du 11 septembre 2001, aucune installation portuaire n'est plus à l'abri d'une telle catastrophe, encore moins les navires qui, à cause de leurs pavillons, représentent les Etats et assurent la liaison entre ceux-ci. Ainsi, le terrorisme doit être perçu comme une menace éventuelle et permanente pour les navires et les installations portuaires des pays de la Côte Atlantique Africaine.

En effet, les systèmes d'éclairage et de communication délabrés de ces domaines portuaires ne sont-ils pas favorable aux actes de sabotage, d'intrusion des substances illicites et de terrorisme que nous venons d'évoquer ?

I – 4 : Les systèmes d'éclairage et les réseaux de communication des ports publics de la Côte Ouest Africaine sont délabrés

Le réseau de communication et le système d'éclairage sont des aspects très importants pour la sécurité des complexes portuaires. En effet, chaque port doit être doté d'un réseau de communication fiable et d'un système d'éclairage bien fonctionnel, ou de haute qualité, si les moyens financiers le permettent. Ce qui n'est pas le cas pour les domaines portuaires de l'Afrique Occidentale. Ainsi, dans quel état se trouve, le système d'éclairage, le système de radio, le réseau de téléphone et de télécopie des ports de la COA ?

I – 4 – 1 : Les systèmes d'éclairage des ports de la COA sont défectueux

Le système d'éclairage des ports de la Côte Atlantique Africaine se trouve dans un état très défectueux. En effet, l'éclairage est très mal entretenu dans la quasi-totalité de ces

ports. Par conséquent dans certains ports comme au Port Autonome de Douala, au port d'Owendo, au Port Autonome de Lomé, au Port Autonome de Cotonou, une où plusieurs parties du port passent la nuit dans l'obscurité totale. Ce qui favorise généralement le vol et le détournement des marchandises et des conteneurs.

A titre d'illustration, le dispositif d'éclairage du port d'Owendo est assuré par un poste transformateur, identifié sous le numéro 216 et positionné derrière la Capitainerie du port. Il dispose d'un local de basse tension dans lequel les conduites de câbles sont fixées à un tableau de bord. Ce système d'éclairage dispose aussi de prises électriques de 380 V pour la conservation et le maintien aux températures normales des marchandises congelées qui sont transportées dans les conteneurs frigorifiques. Cependant, en dehors du port pétrolier, le système d'éclairage dans ce port est défectueux. Le balisage de sécurité qui est fondamental pour la surveillance des installations pendant la nuit ne fonctionne pas. Encore moins l'éclairage intensif qui facilite les manutentions rattrapées par la tombée de la nuit. Cette situation expose ce complexe portuaire à des risques majeurs, car pendant les opérations de manutention de nuit, le personnel en service peut facilement commettre une erreur fatale parce que la visibilité est nulle.

Le complexe portuaire de Douala est doté d'un dispositif d'éclairage centralisé. Celui-ci est automatique : il entre en fonction dès la tombée de la nuit et s'éteint lorsque le jour se lève. Cependant, on note le dysfonctionnement de quelques projecteurs de ce dispositif d'éclairage, car la rive droite essentiellement industrielle dispose de plusieurs projecteurs qui ne s'allument pas maintenant ainsi certaines zones du port dans le noir dès la tombée de la nuit. Cette situation est une porte ouverte pour les malfrats qui commettent souvent des actes illicites dans cette partie du port.

Par conséquent, une restructuration immédiate des systèmes d'éclairage des ports de l'Afrique Occidentale s'impose non seulement pour maintenir ces complexes portuaires dans un état d'éclairage normal pendant la nuit, mais surtout pour faciliter le travail des agents de sécurité qui veillent sur ces domaines portuaires durant la nuit.

I – 4 – 2 : Le système de radio est incertain dans les ports de la Côte Ouest Africaine

Le système de radio électrique est fondamental dans la navigation maritime internationale, car pour la sécurité des installations portuaires, des navires et leurs occupants,

il est recommandé un échange obligatoire d'informations entre les bateaux en navigations et la capitainerie du port. A cet effet, dans les ports de la Côte Ouest Africaine, le système radioélectrique est assuré par un agent de veille permanente qui reçoit et échange des informations avec les différents navires. Celui-ci utilise généralement les V.H.F comme équipements techniques. En revanche, le système radio de la plupart de ces domaines portuaires ne fonctionne pas normalement, dans la mesure où les V.H.F sont généralement vétustes et mal entretenus. Ainsi, dans certains ports de cette région, les navires mettent beaucoup de temps avant d'entrer en contact avec la tour de contrôle du port. Ce qui est dangereux et déplorable.

En effet, les autorités portuaires de la Côte Occidentale Africaine doivent équiper leurs installations portuaires d'un système de radio fiable, afin que l'entrée en contact avec les navires qui désirent accoster soit facile, fiable et rapide. Car, un système de radio incertain pourrait entraîner une mauvaise interprétation de l'information qui pourrait à son tour entraîner une catastrophe que l'on pourrait éviter.

I – 4 – 3 : Un réseau de téléphone et de télécopie incertain

Les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine disposent dans leur ensemble d'un réseau de téléphone et de fax capable de satisfaire les besoins des opérateurs économiques nationaux et internationaux. En revanche, ils ne disposent pas des équipements modernes de télécommunications tels que :

- Les stations Radar et retours de contrôle ;
- Les équipements de traitement de l'information (images, radars, etc.) ;
- Les équipements spéciaux comme les VTS portuaires qui servent à donner la position des navires.

En outre, on constate que le réseau informatique de ces ports est affecté uniquement au traitement des informations de gestion (gestion administrative, commerciale, financière,

comptable etc...). Comme c'est déjà le cas au niveau de la douane, il est souhaitable que les autorités de gestion dotent ces complexes portuaires d'un système informatique qui permettra de bien suivre les mouvements de navires, de la cargaison (notamment des envois conteneurisés), des personnes et des véhicules. En d'autres termes, pour une sécurité portuaire plus efficace, il est souhaitable que le système informatique de chacune de ces installations portuaires soit centralisé afin de bien suivre la traçabilité des marchandises et surtout des conteneurs. La réhabilitation de ces structures de communication et surtout le système d'éclairage pourrait à n'en point douter contribuer à limiter le vol récurrent des pièces démontées sur les véhicules d'occasions en provenance des pays développés dans les ports de cette région. Et rassurer ainsi les hommes d'affaires africains travaillant dans ce domaine qui sont généralement obligés de prendre des dispositions de sécurité particulières pour éviter ce phénomène.

Conclusion du chapitre I de la troisième partie

Au total, les accès terrestres des complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine sont accessibles aux individus dont la présence est indésirable dans l'enceinte portuaire. Cette perméabilité des accès de ces ports a pour conséquence immédiate l'encombrement du

domaine portuaire par ces individus qui sont en majorité les vendeurs à la sauvette et les resquilleurs. En effet, le débarquement des navires dans les ports de la COA entraîne une foule indésirable sur les quais. Les études de cas que nous avons examinés dans ce chapitre à ce sujet démontrent dans quelle insécurité se trouvent les ports de cette région pendant le déchargement des navires quai.

Ce cafouillage est très propice à l'intrusion dans les ports de la COA des substances illicites telles que la drogue et les armes. En effet, les ports de cette région n'échappent pas au trafic international de drogue, dans la mesure où une grande partie des drogues à destination des pays développés passe par les ports de la Côte Ouest Africaine. La cocaïne en provenance de l'Amérique latine transite par les ports de la COA avant d'être acheminé vers les pays développés. L'héroïne en provenance de l'Asie transite également par les ports de la COA avant d'être expédié vers les pays développés. Le trafic des armes en provenance des pays développés vers les pays de la COA passe par les ports de cette région. Ces trafics de drogues et des armes qui contribuent à fragiliser la sécurité et la sûreté des ports sont souvent alimentés et entretenus par certains gouvernements des pays de la COA, le cas des pays tels que la Sierra-Léon, la Gambie, l'Angola, la République Démocratique du Congo qui ont été pointés du doigt par l'ONU.

L'examen du réseau de communication des ports de la COA nous a permis de démontrer que celui-ci est dans un état de délabrement avancé. En effet, les responsables portuaires de cette région doivent mettre en place dans les plus brefs délais un plan de réhabilitation de leur réseau de communication. L'accès terrestre perméable, l'encombrement, le trafic de drogue et des armes, les réseaux de communication délabrés ne sont pas les seuls aspects qui fragilisent la sécurité et la sûreté dans les installations portuaires publiques de la COA. Ainsi, quels sont les autres problèmes de sécurité et de sûreté auxquels ces ports sont confrontés ?

Chapitre II : Les ports publics de la COA souffrent du vol des pièces démontées sur les véhicules d'occasion, d'une insuffisance de moyens humains et matériels, de la fissure des quais et de l'instabilité politique de certains pays

Après le chapitre précédent axé sur la perméabilité des accès terrestres, l'encombrement, l'intrusion des substances illicites et les réseaux de communication délabrés des installations portuaires de la COA, il est important d'insister sur d'autres faiblesses qui fragilisent la sécurité et la sûreté des ports publics dans cette région. Ainsi, le vol des pièces démontées sur les véhicules d'occasion en provenance des pays développés, l'insuffisance de moyens matériels et humains, la fissure des quais et l'instabilité politique de certains pays sont les aspects sur lesquelles nous allons nous focaliser durant ce chapitre.

II – 1 : Dans quelles conditions de sécurité les véhicules d'occasion en provenance des pays développés sont-ils acheminés dans les ports des pays de la COA ?

Les pays de la Côte Atlantique Africaine ne disposent pas d'une industrie automobile ou d'usines de montage automobile. C'est pourquoi, ces pays sont importateurs des véhicules fabriqués dans les pays développés à économie de marché que sont les Etats-Unis, l'Allemagne, la France, la Belgique, le Japon. A titre d'illustration, 11 concessionnaires agréés assurent l'importation et la distribution de 21 marques de voitures neuves au Gabon, ce qui fait de ce pays le 10^e parc automobile d'Afrique avec 42.500¹⁸² véhicules.

Ces voitures neuves sont devenues difficilement accessibles aux ménages des pays de la COA depuis quelques années. En effet, depuis la dévaluation du Franc CFA intervenue le 11 janvier 1994 à Dakar sous l'impulsion de la France, les ménages des pays de la Côte Atlantique Africaine ayant en commun le Franc CFA achètent de moins en moins les véhicules neufs. Car, la dévaluation du Franc CFA a entraîné l'augmentation de l'indice des prix des ménages moyens de ces pays de 45% et celui des ménages à hauts revenus de 25,2 %, entre décembre 1993 et janvier 1996, alors que pendant la même période, le salaire minimum interprofessionnel garanti (SMIG) n'a pas connu d'augmentation. Ce qui a entraîné inévitablement une perte du pouvoir d'achat des ménages (P. Sounda, 2002).

Face à cette situation, les hommes d'affaires des pays de la COA ont mis en place le marché des véhicules d'occasion importés. C'est une alternative crédible et durable, dans la mesure où elle permet aux ménages moyens de ces pays qui ne peuvent pas acquérir une voiture neuve de s'acheter une voiture d'occasion. A cet effet, une filière de véhicules

¹⁸² Sounda (P), 2002, Le marché des véhicules d'occasion importés à Libreville, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo Ondimba, p.1

d'occasion importés s'est installée entre les pays de la Côte Atlantique Africaine et les pays développés. Ainsi, les hommes d'affaires du Gabon ont par exemple importé entre 1995 et l'année 2000, 12.684¹⁸³ voitures d'occasion (Photo N°15). Ceux du Bénin ont importé en 2004, 220.119 véhicules d'occasion, et d'après le Directeur Général du Port Autonome de Cotonou, « *cette activité aurait généré, dans les meilleures années, jusqu'à 90 milliards de francs CFA, soit 137,2 millions d'euros de recette* ».

Photo N°15 : Le parc des véhicules d'occasion du port d'Owendo/Libreville



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Août 2007

En effet, dans quelles conditions de sécurité les véhicules d'occasion sont-ils importés dans les pays de la COA ? Autrement dit quelles sont les mesures de sécurité qui sont mises en œuvre dans les ports des pays de la COA pour accueillir les voitures d'occasion acheminées par les hommes d'affaires ? Dans les prochains paragraphes, nous nous attellerons

¹⁸³ Sounda (P), Idem p.30

à répondre à ces interrogations en démontrant que les voitures d'occasion ne bénéficient pas d'une sécurité optimale dans les ports des pays de l'Afrique Occidentale.

Il convient d'abord de souligner que la majorité des voitures d'occasion acheminées dans les ports des pays de la COA proviennent généralement de la Belgique, de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la France. Cependant, les hommes d'affaires des pays de la COA prisent davantage les voitures d'occasion provenant de Belgique et d'Allemagne, car d'après eux, les voitures d'occasion de ces pays sont plus résistantes et moins chères. L'abondance en Belgique et en Allemagne des véhicules de marque japonaise (Toyota, Mitsubishi, Nissan etc...) réputés très adaptés aux conditions climatiques et à l'état des routes en Afrique Occidentale est aussi l'une des raisons pour lesquelles ces pays attirent les hommes d'affaires des pays de la COA lancés dans le commerce des voitures de seconde main.

C'est face à ce constat que nous avons effectué un déplacement en Belgique en novembre 2006, afin de nous acquérir des conditions dans lesquelles les voitures d'occasion sont acheminées dans les ports des pays de la COA. Ainsi, durant nos investigations, nous nous sommes rendu compte que des mesures de sécurité particulières étaient prises par certains hommes d'affaires, car selon eux la sécurité des voitures importées dans certains ports de la COA n'est pas bien assurée. En effet, pour acheminer leurs voitures de seconde main dans les ports tels que le port de Lagos/Apapa, le Port Autonome de Douala, le Port Autonome de Lomé, le Port Autonome de Cotonou et bien d'autres ports de cette région. Ils démontent certaines pièces du véhicule qu'ils qualifient de vulnérables et faciles à être volées (le levier de vitesse, les phares avant et arrière, les clignotants avant et arrière) et les mettent dans les portières ou dans le coffre arrière qu'ils condamnent par la suite. Nous avons assisté à l'une de ces opérations. En effet, la photo N°16 présente une voiture de marque Toyota que le propriétaire, qui est un homme d'affaire de la République Centrafricaine, doit acheminer dans son pays via le Port Autonome de Douala. Le propriétaire se prépare à démonter les pièces sensibles de ce véhicule.

Photo N°16 : L'aspect de la voiture avant les précautions de sécurité prises par le propriétaire pour son acheminement au Port Autonome de Douala



Cliché : Guy Merlo Madougou Ndjeunda, Novembre 2006

La photo suivante nous présente l'aspect de cette voiture après le démontage des pièces dites sensibles par le propriétaire (Photo N°17). On constate bien que les clignotants avant ont été démontés, c'est de même pour les clignotants arrière. Cette voiture est ainsi prête à être acheminée au Port Autonome de Douala. Soulignons que le propriétaire de ce véhicule nous avait confié qu'il prenait le risque de ne pas démonter les phares de sa voiture.

Interrogé à ce sujet pendant notre séjour à Bruxelles, le gérant d'une entreprise de vente de voitures de seconde main Jeango Service Center affirme que « *les hommes d'affaires des pays de la COA sont obligés de prendre des dispositions particulières afin que certaines pièces de leurs véhicules ne soient pas volées dans les ports de l'Afrique de l'ouest et du Centre. Les ports réputés pour cette pratique sont les ports de Lagos/Apapa, le Port de Douala, le port de Lomé et la port de Cotonou* ».

Photo N°17 : Voici l'aspect que présentent les véhiculent qui sont acheminés

au Port Autonome de Douala

Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Novembre 2006

Interrogé également à ce sujet pendant nos investigations sur le terrain, le Commandant et PFSO du Port Autonome de Douala affirme que « *cette pratique existe réellement dans ce port, mais elle semble actuellement maîtrisée avec l'agrandissement du parc de voitures d'occasion et la construction d'une clôture autour de celui-ci* ». Il semblerait que malgré ces dispositions, cette pratique existe toujours au Port Autonome de Douala. La photo suivante qui présente le débarquement des véhicules d'occasion dans ce port pendant nos recherches sur le terrain confirme cette hypothèse (Photo N°18).

Photo N°18 : Sur les véhicules d'occasion débarqués au Port Autonome de Douala, on constate effectivement que certaines pièces sont absentes



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

Le moins que l'on puisse dire c'est que, si une telle pratique persiste c'est parce qu'un véritable réseau de voleurs de pièces détachées des voitures d'occasion provenant de l'Europe est mis sur pied par des voleurs expérimentés capables de démonter une pièce en quelques minutes en collaboration, bien sûr, avec les agents travaillant dans le parc automobile où sont stockées ces voitures. C'est vraiment regrettable. Il est temps que les autorités portuaires des pays de la COA qui subissent le vol des pièces des voitures d'occasion importées prennent les mesures qui s'imposent afin de sécuriser ce commerce qui permet aux ménages moyens de s'acheter une voiture. Un nombre raisonnable de personnel et des outils de travail fonctionnels ne pourraient-ils pas contribuer à limiter le vol des pièces démontées sur les véhicules de seconde main en provenance de l'Europe dans les ports publics de la COA ?

II – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA souffrent d’une insuffisance de moyens humains et matériels

Ces manquements sont préjudiciables pour la sécurité et la sûreté des installations portuaires de cette région, dans la mesure où ces aspects sont des fondamentaux pour la lutte contemporaine contre le terrorisme international qui n’épargne pas la chaîne du transport maritime international. En effet, dans les prochains paragraphes, nous démontrerons le manque de moyen humain et matériel à l’échelle d’un port, ensuite nous analyserons l’insuffisance des moyens de lutte contre les sinistres des ports de la présente région.

II – 2 – 1 : L’insuffisance de moyens humains et matériels à l’échelle d’un port : Le cas du Port Autonome de Douala/Bonabéri

Ce problème est récurrent dans la quasi-totalité des ports de la COA. Si nous avons choisis le port de Douala/Bonabéri pour notre étude de cas, c’est simplement parce qu’il nous semble le plus illustratif des ports de cette région. Présentons d’abord ce complexe portuaire.

II – 2 – 1 – 1 : La localisation géographique du Port Autonome de Douala/Bonabéri

Le complexe portuaire de Douala/Bonabéri est le principal établissement portuaire de l’Afrique Centrale, car il draine plus de 95%¹⁸⁴ du trafic portuaire du Cameroun et des pays enclavés comme le Tchad, la République Centrafricaine et le Nord de la République du Congo (région de la Likoula pour les exportations de grumes). Il est situé dans l’estuaire du fleuve Wouri, plus précisément à 04°03 de latitude Nord et 09°41 de longitude Est. Il est distant de l’Océan Atlantique d’environ 24 km. Il est implanté sur les deux rives de l’extrémité de l’estuaire du fleuve Wouri, juste en aval du pont rail-route long de 1840 m, construit en 1955. Cet espace portuaire couvre une superficie d’environ 480 ha dont 412,8 sont implantés sur la rive gauche, soit 86% de la superficie totale et 67,2 ha sur la rive droite, soit 14% seulement de l’espace total. Il bénéficie d’une situation géographique privilégiée, car le moins que l’on puisse dire, est que le site sur lequel ce port est construit est l’un des

¹⁸⁴ <http://www.camnet.cm/investir/transpor/onpc/portde.htm>. p. 1

meilleurs abris naturels de la côte occidentale africaine. En effet, sa baie est protégée des vents violents du large par le Cap Cameroun et la Pointe de Souellaba (Carte N°11).

Les navires accèdent au port de Douala/Bonabéri en empruntant un chenal d'une longueur de 50 m, divisé en deux parties d'égale longueur (le chenal extérieur et intérieur) et banalisé par des bouées lumineuses du système latéral uniforme. Long de 3 km, ce port est confronté, comme celui d'Owendo, à la faiblesse du courant de jusant dans l'estuaire qui entraîne son ensablement permanent. Ainsi, le chenal, large de 150 m dont la profondeur est de 6,50 m à marée basse et de 11 m à marée haute est régulièrement dragué. En effet, 2 millions de m³ de sables et de sédiments divers sont dragués chaque année au chenal d'accès du port de Douala. Cet entretien du chenal d'accès nécessite une dépense annuelle de 2 milliards de francs CFA. Ainsi, la conséquence immédiate de ce coût élevé d'entretien du chenal d'accès est le coût très élevé des opérations portuaires et surtout le coût très élevé que doivent payer les armateurs durant leur séjour à quai. De facto, le port de Douala devient le second port le plus cher de la COA après le port de Lagos/Apapa du Nigéria.

Une réflexion est aujourd'hui en cours pour l'amélioration de ce chenal d'accès, tant par le renforcement du potentiel de l'équipement de dragage que par la mise en œuvre d'un système de gestion du chenal qui va concilier l'efficacité et la souveraineté nationale.

II – 2 – 1 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire de Douala/Bonabéri

Le port Autonome de Douala/Bonabéri est doté de plusieurs terminaux, ceux-ci sont répartis sur les deux rives du fleuve Wouri qui abrite ce port. En effet, le port de rive gauche situé à Bonabéri comporte une série de quais et d'installations spécifiques disposées d'Ouest en Est sur une distance de 10 km. On y compte 4.910 m de quai en eau profonde subdivisés en 9 postes. Ainsi, on y trouve d'amont en aval les installations suivantes :

- Le port de pêche, structuré autour de la darse, doté de 600 m de quais avec 6,5 m de tirant d'eau et équipé d'une usine à glace d'une capacité de production de 150 t/j, d'un entrepôt frigorifique de 4.500 m² et d'une halle à marée de 3.600 m². Leur capacité de stockage actuelle est de 70.000 tonnes de poisson frais par an ;
- Le port à marchandises diverses qui occupe l'emplacement du port initial et qui s'étend sur 10 postes à quai flanqués de 13 magasins banalisés ;
- Le poste minéralier qui traite le trafic de l'unité de production ALUCAM. Ce poste comprend 280 m de quai fondé à -8,5 m, 8 bandes transporteuses et 6 silos de 1.600 tonnes de capacité chacun ;
- Le terminal mixte qui accueille à la fois le trafic conventionnel et les fruits, principalement les bananes. Il dispose de 600 m de quai fondé à -11 m, d'un hangar de 6.500 m² et des équipements modernes de manutention des fruits ;
- Le terminal à conteneurs (Photos N°19 et 20) qui dispose d'un front d'accostage de 600 m est fondé à -11,50 m. Il offre deux postes destinés à l'accueil des navires porte-conteneurs et deux rampes pour le trafic Ro-Ro. Le terre-plein adjacent couvre une superficie de 23 ha et en arrière plan se trouve un magasin d'empotage et de dépotage de 7.500 m². La capacité du terminal à conteneurs est estimée à 1,5 million de tonnes par an, extensible à 200.000 tonnes. Les opérations de déchargement et de chargement des conteneurs du navire sont facilitées par 2 portiques sur rail (Photo N°21, page 278).

Photos N°19 et 20 : Le terminal à conteneurs du Port Autonome de Douala/Bonabéri



Clichés : Guy Merlo Madougou Ndjéunda, Mai 2007

- Le port à bois dont les équipements sont localisés autour de la darse aval comprend 20 ha de terre-plein, 150 m de quai pour le déchargement des bois lourds, 20 ha de plans d'eau dragués à -5 m devant les rampes de mise à l'eau et à -9,5 dans la zone de mouillage des navires. La capacité du terminal à bois est estimée à 2 millions de tonnes par an.

Photo N°21 : Les portiques du Port Autonome de Douala/Bonabéri



Cliché : Guy Merlo Madougou Ndjeunda, Mai 2007

Sur la rive droite du fleuve Wouri sont localisés les équipements réservés aux trafics générés par l'activité industrielle, notamment pétrolière, dont le traitement implique une prise en charge particulière. Du point de vue des infrastructures portuaires, cette rive est constituée de :

- Du poste pétrolier, situé au large du quai industriel et constitué de 2 ducs d'albe destinés à la réception des navires pétroliers ;
- De la zone de support logistique à la recherche pétrolière. Localisée en amont et en aval de l'ancien port, elle couvre 50 ha de terre-pleins aménagés et 350 m de quai fondé à -6 m. A l'extrémité aval du port, se concentre un terre-plein de 35 ha tout aussi aménagé et 575 m de quai fondé à -5,5 m ;
- Des zones d'entreposage de longue durée (zones hors douane), situées en amont et en aval du port de commerce.

Par ailleurs, le Port Autonome de Douala/Bonabéri dispose d'une unité de réparation navale gérée par le Chantier Naval et Industriel du Cameroun (CNIC). Les différents sous-ensembles du port sont reliés entre eux par 20 km de routes et 25 km de voies ferrées qui sont connectées elles-mêmes au réseau national. En outre, une zone portuaire CEMAC a été aménagée dans ce port depuis le début des années 1980 pour accueillir dans les meilleures conditions le trafic de transit des pays enclavés d'Afrique Centrale que sont le Tchad et la République Centrafricaine. Cette zone spécialisée est entièrement viabilisée et couvre une superficie totale de 20 ha. Elle offre également à ces pays 7 magasins de 6.500 m² et une gare routière de 2,2 ha.

Soulignons que la promotion de l'outil portuaire est une préoccupation majeure des autorités de gestion du Port Autonome de Douala-Bonabéri. Ainsi, pour atteindre leurs objectifs, celles-ci ont créé un organisme consultatif appelé «Port de Synthèse». Cette structure qui regroupe entre autres les usagers, les administrations notamment la douane, les autorités portuaires et la communauté urbaine de Douala *«veut faire du port un pôle de relance économique avec des effets d'entraînement en lui apportant le souffle qui semble avoir fait défaut jusqu'ici : celui d'une véritable culture commerciale»*¹⁸⁵. Sa position charnière au cœur du continent africain est un atout favorable pour la réussite de ce projet, car ce port dispose d'une excellente zone de convergence des trafics de l'hinterland (Carte N°12).

¹⁸⁵ <http://www.cyberkoki.net/douala/francais/pafport.htm>. p. 2

Carte N°12 : L'hinterland actuel du Port Autonome de Douala/Bonabéri



Source: Gakomo (M.), 1994, Contribution à l'étude des avant-pays et arrière-pays des ports de l'UDEAC, thèse de doctorat, Université de Nantes, p.131

Conception et réalisation: Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

II – 2 – 1 – 3 : Le trafic de marchandises du Port Autonome de Douala/Bonabéri est en

constante évolution depuis la fin du XXème siècle

Le trafic maritime du port de Douala/Bonabéri est en constante augmentation depuis plus d'une dizaine d'années. En 1997, le trafic global de ce port était de 4.824.843 tonnes de marchandises, il est passé à 5.120.249 tonnes de marchandises en 1998, et en 1999, il était monté à 5.173.451 tonnes, soit une croissance de 7,2% entre 1997 et 1999 (2 ans)¹⁸⁶. On constate ainsi que le trafic de ce port a connu une croissance moyenne de 5,06% par an entre 1995 et 1999, pour une croissance économique moyenne de (PIB) 4,5%¹⁸⁷. Ce qui est encourageant pour les responsables de ce complexe portuaire.

En 2000, le port de Douala/Bonabéri a enregistré un trafic global de 5.503.623 tonnes dont 5.173.423 tonnes pour le long cours, et 330.200¹⁸⁸ tonnes locales. Dans la même période, le trafic affichait 2.263.084 tonnes de marchandises à l'exportation et 3.240.589 tonnes de marchandises à l'importation. On constate cependant pendant la même période, une légère baisse du trafic conteneurisé qui était de 827.145 tonnes, soit 82.437 boîtes. Pendant cette année 2000, 3.422¹⁸⁹ navires avaient mouillé au port de Douala. Cette évolution du trafic du port de Douala/Bonabéri se fait depuis des années avec un personnel et du matériel insuffisant.

II – 2 – 1 – 4 : Le Port Autonome de Douala/Bonabéri souffre d'une insuffisance de moyens de travail humain et matériel

La principale plate forme portuaire de l'Afrique Centrale est confrontée à une insuffisance de moyens de travail humain et matériel. En effet, quelles sont les causes de ces manquements ?

II – 2 – 1 – 4 – A : Le personnel en charge de la sécurité et de la sûreté du port de

¹⁸⁶ <http://www.Winne.Com/cameroon/padfrench.html>, p.4

¹⁸⁷ Idem, p.4

¹⁸⁸ Idem, p.3

¹⁸⁹ Idem, p.4

Douala/Bonabéri est insuffisant

Cette insuffisance est remarquable dans les services chargés de la sécurité et de la sûreté de ce port. En effet, le responsable du Service de Sécurité Incendie et Pollution de ce Port nous a affirmé pendant nos investigations sur le terrain que *« le personnel en activité dans ce secteur est vieillissant. Les décès et les départs à la retraite ne sont pas remplacés. Ce qui rend le travail très difficile. Ainsi, nous sommes obligés d'adapter une organisation du travail par rapport à l'effectif que nous avons. Pour ce faire, nous travaillons de la façon suivante : Le travail est organisé en 3 équipes de trois personnes dans laquelle se trouve 1 agent de chaque section du service, chaque équipe travaille de 8 h à 8 h et bénéficie de 2 jours de repos. En revanche, les responsables de chaque section travaillent uniquement dans la journée »*. Donc le service Sécurité Incendie et Pollution du présent port dispose seulement de 12 personnes. C'est très insuffisant pour ce port qui est le plus grand de la sous région de l'Afrique Centrale.

Dans la même veine, le Chef du Service Fontenier du port de Douala/Bonabéri nous a confié que son service souffre également d'un manque de personnel : *« Nous travaillons à 5 dans ce service, car 2 de nos collègues sont décédés et ceux qui sont partis en retraite n'ont pas été remplacés »*. Pour l'efficacité du rendement de ces agents qui travaillent pour la sécurité et la sûreté de ce port, les autorités portuaires de Douala doivent organiser dans les plus brefs délais des recrutements afin de renforcer « le minable » effectif existant. Ces services chargés de la sécurité et de la sûreté du présent port souffrent également d'une insuffisance accentuée d'outils de travail.

II – 2 – 1 – 4 – B : Les services chargés de la sécurité et de la sûreté du port de Douala souffrent d'une insuffisance accentuée d'outils de travail

On constate un manque de moyens de transport dans les services destinés à assurer la sécurité et la sûreté de ce port. En effet, le service de Sécurité Incendie et Pollution dispose uniquement d'un véhicule pour ses 3 sections. Ce qui est très insuffisant dans la mesure où chaque section (Sécurité, Incendie et Pollution) doit avoir son véhicule d'intervention pour que le travail soit bien réalisé. Car, si les agents de la section Sécurité sont appelés sur les quais pour mettre de l'ordre et qu'au même moment ceux de l'Incendie (qui sont les Marins

Pompiers) sont appelés pour sauver un individu de la noyade, qui doit prendre le seul véhicule d'intervention en ce moment précis ? D'ailleurs, nous avons été confrontés à un cas similaire lorsque nous avons voulu faire la visite du port de Douala avec les agents du présent service. Au moment où nous avons décidé d'engager notre visite, les marins pompiers du Service Incendie ont été appelés pour sauver un jeune homme de la noyade. Après près de 2 heures d'attente, l'un des responsables de ce service a mis sa voiture à notre disposition pour que nous fassions la visite du port. Il est dommage que les agents mettent leurs biens personnels au service d'une administration qui rapporte des milliards de f CFA par an à l'Etat Camerounais.

Ce manque de moyens de transport est aussi remarquable dans le service fontenier. En effet, le Chef du Service Fontenier nous a confié pendant notre séjour au port de Douala que *« c'est le client qui transporte le matériel de travail et les agents pour que le service pour lequel il a déboursé de l'agent soit fait parce que nous n'avons pas de voiture de liaison. Le pire c'est qu'après le service, le matériel et les agents sont abandonnés sur le quai par faute de moyen de transport pour rejoindre le dépôt. Par conséquent, le matériel de travail est à la merci de tous, car les agents rejoignent le dépôt et laisse le matériel sur le quai. Ainsi, je dois me débrouiller pour les ramener au dépôt. Nous travaillons dans des conditions vraiment difficiles »*. Il affirme également que *« le manque de compteur d'eau rend le travail très difficile. Car, si un client fait par exemple une commande de 50 tonnes d'eau, comment jauger en absence d'un compteur que la quantité demandée est atteinte ? »*. Par conséquent, il pourrait arriver que les soutes d'un navire ne soient pas bien approvisionnées, ce qui peut lui être fatal comme le cas du *Joola* dont le manque d'eau dans les soutes fait partie des causes de son naufrage. Il importe pour nous de rappeler que le Service Fontenier joue un rôle fondamental dans la sécurité de la chaîne du transport maritime international. Ainsi, le laisser dans un état lamentable comme c'est le cas au Port Autonome de Douala est très regrettable.

Par ailleurs, nous avons également constaté une absence totale des bouches d'incendie sur l'ensemble des quais. Ce qui est très grave. Car, si un navire prend feu sur le

quai et que le seul camion citerne dont disposent les marins pompiers se vide avant l'arrêt des flammes, il faudrait attendre qu'ils aillent faire le plein avant de continuer l'intervention. Pendant ce temps, le feu pourrait embraser tout le port, alors que les bouches d'incendie auraient permis de faire le relais du camion citerne, ou de créer un second front d'attaque contre le feu. Nous réaffirmons ainsi avec fermeté que les bouches d'incendie sont indispensables sur les quais, surtout pour le complexe portuaire de Douala qui ne dispose pas d'engins flottants adaptés pour lutter contre les incendies sur le plan d'eau.

Nous avons aussi observé un manque de moyens de communication (téléphone fax, télex et bien d'autres outils de communication moderne) dans les différents services de sécurité du Port Autonome de Douala. C'est incroyable mais vrai. A ce sujet, le Chef de Service Sécurité Incendie et Pollution affirme ceci : *« J'ai été obligé d'apporter le combiné téléphonique de mon domicile ici afin de pouvoir joindre régulièrement la Capitainerie qui se trouve à l'autre bout du port »*. En effet, ce complexe portuaire ne dispose pas d'un système informatique centralisé.

Ce manque de matériel moderne de travail est aussi remarquable à la tour de contrôle du port de Douala. La tour de contrôle du port joue un rôle fondamental dans la sécurité du transport maritime international, dans la mesure où c'est elle qui entre en contact direct avec les navires qui entrent et sortent du port. Ainsi, elle doit être équipée du matériel adéquat pour bien accomplir cette mission qui a ses vicissitudes. Ce n'est pas le cas au port de Douala. Car, la tour de contrôle de ce port dispose seulement d'un V.H.S très délabré qui fonctionne une fois sur deux et d'une vieille paire de jumelles pour organiser l'entrée et la sortie des navires dans ce port (Photo N°22). De même, cette tour de contrôle qui est dans un état très délabré mérite une véritable « cure de jouvence » (Photo N°23).

Photo N°22 : Les outils délabrés de la tour de contrôle du Port Autonome de Douala



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

Photo N°23 : La tour de contrôle délabrée du Port Autonome de Douala/Bonabéri



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

Au total, les autorités camerounaises doivent prendre le plus rapidement possible les mesures qui s'imposent afin que les agents qui travaillent pour la sécurité et la sûreté du Port Autonome de Douala soient dans des conditions de travail acceptables, en mettant à leur disposition des moyens de travail humain et matériel modernes. Loin d'une exagération, le cas du port de Douala/Bonabéri est similaire à tous les autres complexes portuaires publics de la COA. D'ailleurs, toutes les installations portuaires publiques de cette région souffrent d'une insuffisance des mesures de prévention et des moyens de lutte contre les sinistres.

II – 2 – 2 : Insuffisance des mesures de prévention et des moyens de lutte contre les sinistres dans les ports de la Côte Atlantique Africaine

Les mesures de prévention et les moyens de lutte contre les sinistres doivent être pris en compte dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires. Ceux-ci permettraient d'éviter certains sinistres et une meilleure organisation et gestion en cas de crise. A. Lafouge confirme cette hypothèse en affirmant dans la même veine « *qu'il est constant de dire que beaucoup d'accidents auraient pu, soit être évités si une précaution élémentaire avait été prise, soit être rapidement maîtrisés si on avait pu intervenir*

immédiatement avec des moyens appropriés ». Autrement dit, la mise en œuvre d'une bonne mesure de prévention et l'acquisition de moyens de lutte contre les sinistres dans les ports contribuent à garantir une sécurité et une sûreté portuaire efficace. Ce qui ne semble pas être le cas dans les complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine. En effet, les mesures de prévention contre les accidents et les moyens de lutte contre les sinistres sont-ils suffisants dans les ports de la COA ? Dans les paragraphes suivants, nous répondrons à cette interrogation en démontrant que les complexes portuaires de la présente région ne disposent pas de mesures de prévention suffisantes contre les accidents et des moyens de lutte contre les sinistres.

II – 2 – 2 – 1 : Insuffisance des mesures de prévention contre les accidents dans les ports de la Côte Atlantique Africaine

Les mesures de prévention contre les accidents dans les ports sont indispensables dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires. Car, la sécurité et la sûreté portuaire qui consiste à la prévenir des actes illicites et malveillants qui peuvent être préparés et dirigés contre les installations portuaires exige des mesures de prévention contre les accidents dans les ports. Ainsi, tous les ports participant au transport maritime international doivent mettre en œuvre des mesures de prévention efficaces et suffisantes contre les accidents. C'est loin d'être le cas des complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine dans lesquels on note une prévention insuffisante, précaire et très peu rassurante dans la conception des ouvrages et des installations, et au niveau de la manutention des matières dangereuses. C'est sur ces deux aspects que nous allons nous atteler dans les paragraphes suivants.

II – 2 – 2 – 1 – A : La prévention devrait être intégrée dans la conception des ouvrages des installations portuaires de la Côte Ouest Africaine

Aujourd'hui, la prévention est un point capital dans la conception des ouvrages des installations portuaires. Car, elle permet de garantir une meilleure sécurité et sûreté de celles-ci. En effet, c'est pendant l'élaboration du plan de masse et l'implantation des ouvrages que les dispositions qui créeront les conditions générales de sécurité et de sûreté du port doivent être prises.

Le choix du lieu (site) doit être parfaitement adapté aux navires susceptibles de fréquenter le port. Autrement dit, il doit permettre de disposer des profondeurs et des dégagements suffisants pour les zones d'atterrissage et d'attente. Par ailleurs, le plan de masse doit être conçu de telle sorte que les chenaux d'accès, les zones d'évitage et les bassins permettent une navigation et des manœuvres aisées aux navires accédant au port et à ses postes d'accostage. L'implantation des ouvrages, quant à elle, doit répondre aux mêmes soucis. Il s'agit sans doute là de simples règles de l'art, mais qu'il est important de ne pas perdre de vue, car tout défaut dans la conception risque de se payer cher au niveau de l'exploitation de la sécurité et de la sûreté. A cet effet, les ingénieurs doivent s'efforcer au stade de la conception de séparer les zones de manœuvre des navires transportant des marchandises dangereuses (produits pétroliers notamment) des zones de manœuvre des autres navires, et d'éloigner le plus possible des zones d'habitation et des autres installations portuaires les postes (les postes pétroliers) de chargement ou de déchargement de ces marchandises (A. Lafouge, 1984).

Ces dispositions préventives de sécurité et de sûreté n'auraient pas été totalement prises en compte pendant la réalisation des installations portuaires des pays de la COA. Car, si les choix des lieux (sites) de ces installations portuaires ont fait l'objet d'une étude sérieuse et élaborée, il ne faut pas perdre de vue que ces études furent limitées, généralement dans des villes choisies par les autorités politiques de ces pays. Ainsi, on peut se poser les questions suivantes : pourquoi avoir choisi la ville de Douala pour abriter le plus grand port du Cameroun au détriment de la ville de Kribi qui dispose d'un lieu (site) pouvant accueillir un excellent port en eau profonde ? Et pourquoi avoir choisi la ville d'Owendo pour abriter le plus grand port du Gabon au détriment des autres villes comme celui de Mayumba qui dispose d'un excellent lieu (site) pouvant accueillir un grand port en eau profonde ? Ces deux questions nous amènent à comprendre que le choix de la ville d'implantation des principaux ports de la COA fut plus influencé par les hommes politiques qui avaient sans doute le souci

fondamental de rapprocher les principales installations portuaires de la capitale quelles que soient les difficultés qui pourraient gêner sa sécurité et sa sûreté. D'ailleurs, les complexes portuaires de Douala et d'Owendo doivent être régulièrement dragués, ce qui entraîne des dépenses annuelles énormes qui auraient pu être évité.

En outre, le principe selon lequel les habitations doivent être éloignées des installations portuaires n'est pas réellement respecté sur la COA. Car, il n'est pas rare de voir des habitations proches des installations pétrolières des ports de cette région. C'est le cas du Port Autonome de Dakar où la ville s'est développée autour du port au détriment des conditions de sécurité et de sûreté. Il importe de souligner à ce sujet que la problématique « ville – port » est pareil dans le monde. Autrement dit, les ports de la COA ne sont pas les seuls confrontés aux phénomènes inhérents à la proximité de la ville.

Cependant, pour une meilleure maîtrise de la sécurité et de la sûreté des complexes portuaires de la COA, il est souhaitable que les nouveaux appontements pétroliers et d'autres produits dangereux soient construits à l'extérieur des ports traditionnels ou dans les bassins séparés. Et les dispositions très sévères doivent être prises vis-à-vis des postes enclavés dans ces ports afin de prévenir tout type d'accident. Pour ce faire, les mesures de prévention pour le transport et la manutention des matières dangereuses doivent être suffisantes.

II – 2 – 2 – 1 – B : Les mesures de prévention pour le transport et la manutention des matières dangereuses sont insuffisantes dans les ports de la COA

Les ports maritimes sont concernés à la fois par la réglementation du transport par mer des matières dangereuses puisqu'ils doivent accueillir les navires qui transportent ces produits et par la réglementation du transport des matières dangereuses par voie terrestre puisqu'ils reçoivent et expédient ces marchandises par la route, par la voie ferrée ou par la voie navigable. En effet, les règles de sécurité et de sûreté relatives au transport par mer des marchandises dangereuses résultent d'une recommandation de l'OMI qualifiée de Code Maritime International des Marchandises Dangereuses Conditionnées. Les ports de la Côte Atlantique Africaine sont obligés de mettre en application le présent Code.

Les dispositions particulières sont également prises dans les ports de la COA afin de permettre le bon déroulement des opérations de déchargement, de chargement, ou de dépôt de marchandises dangereuses sur le terre-plein. Ces règlements locaux qui sont propres à chaque port par rapport aux types de matières dangereuses qu'il reçoit fixent les dispositions concrètes à prendre en vue d'assurer la sécurité et la sûreté des navires, des opérations et des installations portuaires. Parmi ces dispositions, les plus fréquentes sont : les quais spécialisés (c'est le cas des quais pétrolier et minéralier) ; les tonnages limites admissibles de certaines matières dangereuses (en fonction notamment des postes où elles peuvent être embarquées ou débarquées) ; les précautions à prendre pour l'embarquement ou le débarquement de ces marchandises (certaines matières dangereuses doivent être manutentionnées avec beaucoup de délicatesse).

Ces dispositions doivent comporter également des indications concernant la mise en alerte des moyens d'intervention ainsi que les liaisons à établir et la conduite à tenir en cas d'incident. Ces dispositions de sécurité et de sûreté ne sont pas suffisamment prises dans les ports de la COA. Car, on constate dans ces ports une vétusté remarquable des outils qui a pour conséquence immédiate l'insuffisance des mesures de prévention pour le transport et la manutention des matières dangereuses. Ainsi, il n'est pas rare de constater une absence totale de moyens spécifiques de lutte contre les sinistres que peuvent occasionner les marchandises dangereuses dans les ports de cette région.

II – 2 – 2 – 2 : Insuffisance des moyens de lutte contre les sinistres dans les ports de la Côte Atlantique Africaine

L'efficacité de la lutte contre les sinistres en transport maritime repose à la fois sur un équipement en moyens d'intervention appropriés aux différents types d'accidents possibles et rapidement mobilisables et sur une organisation poussée permettant d'une part, la mise en œuvre rapide de ces moyens par des agents compétents et bien entraînés et d'autre part, une coordination étroite des divers intervenants. A cet effet, tous les complexes portuaires participant au transport maritime international doivent acquérir des moyens efficaces de lutte contre les sinistres. Ce n'est pas le cas des complexes portuaires de la COA qui brillent par

une insuffisance de moyens de lutte contre les sinistres. Par conséquent, l'assistance aux navires en difficulté est incertaine dans ces ports, les moyens de lutte contre les incendies et les pollutions accidentelles par hydrocarbures sont quasi-inexistantes dans les ports de la COA et l'organisation face aux sinistres est déplorable dans les ports de cette région. Ce sont ces trois aspects que nous démontrerons dans les paragraphes suivants.

II – 2 – 2 – 2 – A : L'assistance aux navires en difficulté sur la COA est incertaine

L'assistance aux navires en difficulté fait partie des prérogatives des complexes portuaires. Car, à la suite des incidents tels que la défaillance de l'appareil propulsif ou de l'appareil à gouverner, une panne privant le navire de ses sources d'énergie, un accident (échouage, collision, chocs, incendie de la salle des machines etc....), la sécurité et la sûreté du navire peuvent être gravement compromises, et d'autres dangers tels que les explosions ou la pollution sont à craindre. A cet effet, divers moyens d'assistance doivent être disponibles dans les installations portuaires, ceux-ci doivent être prêts à être mis en œuvre rapidement pour venir en aide aux navires en difficulté au port ou au large des côtes. Les complexes portuaires de la COA ne disposent pas des moyens conséquents pour venir en aide aux navires en difficulté. Ainsi, l'assistance que ceux-ci peuvent apporter aux navires en difficulté dans leurs ports et au large de leurs côtes est limitée au remorquage qui n'est pas la seule aide dont un navire en difficulté pourrait avoir besoin.

En effet, le remorquage portuaire est assez bien organisé dans les ports de la COA comme nous l'avons démontré dans le premier chapitre de la seconde partie. La quasi-totalité des ports de cette région disposent des remorqueurs puissants capables de venir en aide aux navires en difficulté au port et au large des côtes. Cependant, l'assistance aux navires en difficulté ne se limite pas au remorquage dans la mesure où un navire en détresse pourrait avoir besoin d'une assistance spécifique c'est à dire spécialisée, par exemple un pétrolier en difficulté pourrait avoir besoin d'énergie électrique. Ainsi, les ports doivent pouvoir fournir aux navires en difficulté les sources d'énergie qui peuvent leur manquer à savoir : l'air comprimé pour la manœuvre des appareils de mouillage et d'amarrage ; le courant électrique pour permettre une remise en route au moins partielle du navire par le biais des compresseurs et des groupes électrogènes. Ceci est incertain dans les complexes portuaires de la COA dont certains ne disposent même pas d'un groupe électrogène.

Les ports de la COA ne disposent pas des moyens d'assistance aux navires pétroliers en difficulté. L'assistance aux navires pétroliers en difficulté peut consister à entreprendre les opérations suivantes ; le maintien du navire sous gaz inerte, le ballastage¹⁹⁰, l'allègement¹⁹¹ du navire (transfert partiel de la cargaison). Nous insistons sur le cas du maintien du navire sous gaz inerte, car il paraît le plus délicat et dangereux. En effet, il convient de rappeler que l'inertage des navires pétroliers consiste à remplacer l'atmosphère explosive (air + vapeur de pétrole) qui règne dans les citernes à cargaison de ces navires lorsqu'elles n'ont pas été dégazées, par un mélange de gaz pauvre en oxygène de façon à éviter tout risque d'explosion. Tous les pétroliers modernes sont pratiquement équipés à cet effet et disposent d'un appareil de production de gaz inerte. Mais, par suite d'un accident dans le Golfe de Guinée, le dispositif d'inertage d'un navire pétrolier pourrait être endommagé et celui-ci pourrait être détourné dans l'un des complexes portuaires de cette région qui ne disposent pas d'appareil de production de gaz inerte, alors que ce navire pétrolier doit bénéficier immédiatement du processus d'inertage. Que feraient à ce moment-là les responsables de ce port, si ce n'est attendre, impuissamment, l'explosion de la cargaison du navire pétrolier ? Il est donc indispensable, dans le souci de la sûreté des installations portuaires, que les ports de la COA disposent de centrales mobiles produisant des gaz inertes, comme c'est le cas dans les ports des pays développés.

Ainsi, l'assistance aux navires en difficultés sur la COA est incertaine, par conséquent les navires en difficulté dans cette région auraient moins de chances d'être aidés. La catastrophe du *Joola* survenue le 26 septembre 2002 au large des côtes sénégalaises que nous avons largement évoquées dans la première partie de ce travail est une illustration parmi tant d'autres. Qu'en est-il des moyens de lutte contre les incendies et contre la pollution par hydrocarbure ?

¹⁹⁰ Le ballastage d'un pétrolier par des moyens extérieurs à ceux du bord intervient lorsque ceux-ci sont indisponibles. Cette opération peut s'avérer utile au port pour maintenir la sécurité nautique lorsque le navire est léger : Il consiste à diminuer sa prise au vent pour améliorer sa manoeuvrabilité ou soulager ses amarres.

¹⁹¹ Le problème de l'allègement d'un pétrolier se pose soit en cas d'échouement pour augmenter la flottabilité du navire en vue de le déséchouer, soit à la suite d'une collision pour vider une citerne qui fuit et il faut envisager le cas où le navire est privé de ses moyens propres de déchargement. Il s'agit en général, de transférer une partie de la cargaison du navire sur un autre navire ou sur une allège accostés le long du pétrolier ou mouillés à proximité. A cet effet, un matériel spécifique est nécessaire ; c'est la pompe submersible à grand débit associée à un groupe diesel hydraulique, tuyauterie de refoulement, conduite autoflottante pour le transbordement entre le navire et l'allège, l'allège elle-même, et des défenses d'accostage flottantes pour le cas où l'allège peut être accostée au navire.

II – 2 – 2 – 2 – B : Les moyens de lutte contre les incendies et les pollutions accidentelles par hydrocarbures sont quasi-inexistants dans les ports de la COA

Les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine disposent de moyens limités de lutte contre les incendies et les pollutions accidentelles par hydrocarbures. En effet, si on observe dans ces domaines portuaires quelques moyens de lutte contre les incendies, ce n'est pas le cas pour les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures. Car, les moyens de lutte contre la pollution sont quasi-inexistants dans les installations portuaires de cette région.

II – 2 – 2 – 2 – B – a : Les moyens de lutte contre les incendies dans les ports de la COA sont insuffisants et obsolètes

Le dispositif mis en place dans les complexes portuaires pour la lutte contre les incendies comporte généralement deux sortes de moyens : les équipements fixes aux postes de chargement et de déchargement des navires ou des moyens mobiles à terre mis en place à ces postes lorsqu'ils sont occupés par un navire en opération. Il existe aussi les moyens généraux de lutte contre les incendies pouvant intervenir en tous points du port pour prendre le relais des moyens de premier secours. Les équipements fixes de lutte contre les incendies sont visibles sur les quais des ports de la COA, il s'agit des bouches d'incendie et des canons à eau qui sont généralement fixés sur les quais et dans les hangars.

Ces équipements comportent en général un réseau d'eau sous forte pression (10 à 14 bars) avec des canons à mousse ou mixtes (eau – mousse), des groupes motopompes, des extincteurs à poudre. Cependant, le problème de ces premiers moyens de secours qui doivent être mis en œuvre dès le début d'un incendie est qu'ils sont insuffisants et généralement obsolètes. Par conséquent, la probabilité qu'ils jouent correctement leur rôle en cas de sinistre est très faible. Il convient de souligner ici que le réseau d'approvisionnement en eau des bouches d'incendie de certains ports de la COA (c'est le cas des Ports Autonomes de Douala,

de Lomé, de Cotonou) présente des dysfonctionnements qui pourraient retarder la première intervention en cas d'incendie.

En ce qui concerne les moyens généraux de lutte contre les incendies pouvant intervenir en tous points du port, il importe d'abord de dire que les moyens généraux prennent le relais des moyens fixes ou moyens de premier secours. Ces moyens sont les moyens usuels des sapeurs pompiers et des centres de secours qui sont généralement installés dans l'enceinte portuaire, comme c'est le cas au port du Havre et de Marseille où un détachement de marins pompiers est installé dans la zone portuaire. Ce n'est pas le cas dans certains ports de la COA puis qu'on observe une absence totale d'unités de sapeurs pompiers dans certains ports de cette région (c'est le cas du port d'Owendo/Libreville qui ne dispose pas en son sein d'une unité de sapeurs pompiers). Si un incendie se déclarait dans ce complexe portuaire, il risquerait d'embraser une grande partie du port avant l'arrivée des sapeurs pompiers qui se trouvent à des kilomètres du port.

On observe également une insuffisance d'unités de sapeurs pompiers dans certains domaines portuaires de la COA. C'est le cas du Port Autonome de Douala dont les sapeurs pompiers sont en sous effectifs. Le pire dans ce port, c'est qu'il n'existe qu'un seul camion citerne qui présente des dysfonctionnements pour la couverture de tout le port. Nous avons fait le même constat au Port Autonome de Lomé où le responsable de ce service nous a certifié que le second camion était en réparation.

Dans les grands ports des pays développés à économie de marché, des moyens spécifiques pour combattre les incendies à partir du plan d'eau sont mis en œuvre, à s'avoir : les bateaux pompes et des remorqueurs spécialement équipés pour la lutte contre l'incendie. Ces engins qui disposent de pompes à grand débit sous forte pression, de générateurs de mousse et d'installations à poudre sont munis de lances à incendie et de canons à eau et à mousse, avec, si besoin, des plates-formes élévatrices ou surélevées permettant d'intervenir au niveau du pont des plus grands navires. Tout ceci n'existe pas dans les ports de COA qui souffrent d'une insuffisance caractérisée des moyens de lutte contre les incendies. Qu'en est-il des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures ?

II – 2 – 2 – 2 – B – b : Les moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par

hydrocarbures sont inexistants dans les ports de la COA

La pollution accidentelle par hydrocarbures fait partie des sinistres qui touchent particulièrement les installations portuaires. En effet, les causes suivantes sont à l'origine de cette pollution : un accident de navigation (échouement, collision, choc), une explosion qui entraîne des brèches dans les citernes, un incident d'exploitation (rupture d'un flexible en cours de déchargement ou de chargement, le débordement d'une citerne etc.....). La pollution peut être plus ou moins importante, c'est-à-dire de quelques dizaines de mètres cubes à plusieurs milliers. Ainsi, les complexes portuaires doivent disposer d'une gamme de moyens appropriés pour y faire face, car leur efficacité est variable selon la nature de l'hydrocarbure répandu et le site où l'on doit opérer (eau calme, plan d'eau agité ou zone de forts courants).

Ces moyens de lutte contre la pollution comportent les matériaux de confinement pour isoler la nappe d'hydrocarbures et éventuellement la concentrer, les moyens de traitement physicochimiques et des engins de récupération des hydrocarbures répandus, des moyens de stockage des produits récupérés qui pourront ensuite être éliminés dans les stations de traitement des résidus d'hydrocarbures dont chaque installation portuaire doit disposer.

Le matériel de confinement classique est le barrage flottant. De nombreux modèles existent sur le marché : barrages légers pour les plans d'eau calmes, barrages lourds pour les plans d'eau agités, mais leur efficacité est limitée, car ils commencent à être franchis par dessus dès que l'agitation dépasse 1,50 m à 2 m de creux et par-dessous dès que la composante normale du courant dépasse 0,3 à 0,5 m/s. Ainsi, pour être opérationnels, ils doivent être conditionnés de façon qu'ils puissent rapidement être mis à l'eau et amenés sur le lieu de leur emploi. Les complexes portuaires de la COA ne disposent pas de ce matériel pour se prémunir contre une éventuelle pollution.

Les engins de récupération, quant à eux, font appel à des procédés très variés (aspiration, pompage, lapage, effet de seuil, effet de cyclonique, etc....), pour « écrémer » les nappes d'hydrocarbures. Ils sont généralement associés à des dispositifs de concentration des produits récupérés et à des capacités de stockage. Les débits de récupération varient selon les engins, de quelques mètres cube par heure à plusieurs centaines de mètres cube par heure. Ces

engins sont soit montés sur des embarcations et des navires, soit remorqués par un navire. Ils travaillent soit à point fixe soit par chalutage comme celui du Port Autonome de Douala lorsqu'il était encore opérationnel (car il est en ce moment abandonné dans l'herbe dans les locaux du Service de Prévention de ce port, comme nous l'avons démontré dans le chapitre précédent).

En effet, la quasi-totalité des complexes portuaires de la COA ne disposent pas de moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures. Ce qui est un véritablement manquement dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires de cette région. Car, une étude de l'organisme Lloyd's en 1976 avait démontré que 6% des navires de la flotte mondiale sont impliqués chaque année dans des accidents portuaires. Ce chiffre a sans doute augmenté au vu de la croissance de la flotte mondiale durant ces trente dernières années. Les ports de la COA sont-ils épargnés par ces accidents ? Nous ne le pensons pas. Mais comment font-ils pour évacuer les hydrocarbures lorsqu'un accident entraîne le déversement de ceux-ci dans leurs ports ? Les responsables de ces ports font sans doute appel aux entreprises privées parfois installées dans les pays développés. Cette méthode n'est-elle pas plus onéreuse par rapport à l'achat des matériaux de lutte contre la pollution qui deviennent la propriété de l'acquéreur et qui peuvent servir pendant des années si leur entretien est correctement assuré ?

Soulignons que l'entretien d'un outil de travail est très indispensable pour la « survie » de celui-ci. Car, un matériel de travail mal ou non entretenu serait « inutilisable » surtout si celui-ci est à l'abandon en attendant un sinistre qui obligerait ses utilisateurs à penser à nouveau à lui. C'est le cas du barrage flottant qui était mit à la disposition des agents du Bureau Prévention du Service Sécurité Incendie et Pollution du port de Douala/Bonabéri. Cet outil ne fonctionne plus à cause du manque d'entretien. Interrogé à ce sujet durant notre séjour dans ce port, le Chef de service du Bureau Prévention, affirme que « *le matériel de lutte contre la pollution, en particulier le barrage flottant n'est plus opérationnel à cause du manque d'entretien. Car, aucune personne de notre service n'a reçu la formation requise pour cette tâche* ». C'est vraiment regrettable, dans la mesure où ce matériel, qui a certainement coûté des Millions de f CFA est dans un état d'abandon (Photos N°24 et 25). Alors, qu'une simple prise de conscience de son suivi aurait permis la mise en œuvre des moyens humains et matériels pour son entretien.

Au total, nous pensons qu'il est souhaitable que chacune des installations de la COA dispose des moyens de lutte contre les pollutions accidentelles par hydrocarbures. Cependant, l'achat de ces moyens doit être suivi par la formation des hommes qui veilleront à l'entretien de ces outils. Même si l'organisation de la lutte contre les sinistres est généralement déplorable dans les ports publics de cette région.

Photo N°24 : Le moteur du barrage flottant du port de Douala/Bonabéri est à l'abandon dans le garage du service de prévention contre la pollution



Cliché : Guy Merlo Madougou Ndjeunda, Mai 2007

Photo N°25 : Le barrage flottant du port de Douala/Bonabéri est abandonné dans l'herbe dans l'enceinte du service de prévention contre la pollution



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

II – 2 – 2 – 2 – C : L'organisation de la lutte contre les sinistres est généralement déplorable dans les ports publics de la COA

La lutte contre les sinistres dans les ports nécessite l'intervention de nombreux opérateurs tant au stade de la préparation qu'au stade de l'exécution. En effet, les responsables suivants sont directement impliqués dans ce processus : le maire de la ville dans laquelle se trouve le port, l'autorité portuaire, le commandant du navire, les sapeurs ou marins pompiers et les exploitants des installations implantées dans le domaine portuaire. Il convient donc de bien préciser les responsabilités et les rôles de chacun afin que la lutte contre le sinistre déclaré se déroule bien sans confusion.

Dans les ports des pays développés à économie de marché, les textes administratifs réglementent la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports. A titre d'exemple, en France, la coordination de la lutte contre les sinistres dans les ports est réglementée par la circulaire interministérielle (Ministères de l'Intérieur et celui de l'Equipement) du 30 septembre 1967 qui stipule que la prévention et la lutte contre les incendies dans le domaine portuaire incombent au Maire. Et l'arrêté interministériel du 31 août 1966 qui fixe les règles générales en la matière comme suit :

- La prévention et l'organisation de la lutte, ainsi que la coordination des équipes de secours, relèvent de l'autorité du Directeur du port. Mais les équipes de secours restent sous les ordres et sous la responsabilité de leurs chefs hiérarchiques respectifs pour garantir la meilleure efficacité de chaque dispositif ;
- Si le sinistre survient à bord d'un navire, la direction de la lutte à bord incombe au Capitaine de ce navire. Il est assisté par les responsables des équipes de secours qui mettent leurs moyens à sa disposition ;
- Si le sinistre survient ailleurs que sur un navire, la direction des secours revient au Commandant des sapeurs pompiers ;
- Le Commandant du port est le représentant direct du Directeur du port. Il est ainsi doté des pouvoirs de décision. Il est le responsable des mesures à prendre pour éviter l'extension du sinistre ainsi que de l'opportunité de déplacement soit des navires du voisinage ou de l'éloignement des marchandises.

Il convient tout de même de souligner que cet arrêté introduit une confusion entre les responsabilités du Maire et celles du Directeur du port, car affirmer que la prévention et l'organisation de la lutte relèvent du Directeur du port, est juridiquement inexact, dans la mesure où la circulaire interministérielle que nous avons évoquée précédemment stipule que la prévention et la lutte contre les sinistres incombent au Maire. Pour aplanir cette confusion, un groupe de travail interministériel (Ministères de l'Intérieur, de l'Industrie, de l'Environnement et de la Mer) aurait été constitué en vue d'étudier ces questions relatives aux responsabilités et à l'organisation de la lutte contre les sinistres dans les ports. Autrement dit, ce groupe de travail devrait aboutir à la refonte de l'arrêté interministériel du 31 août 1966. En revanche, le plus important, ici, est de constater qu'il existe des textes réglementant l'organisation de la lutte contre les sinistres dans les ports français.

En effet, ce ne sont pas les textes juridiques qui manquent pour une organisation exemplaire de la lutte contre les sinistres dans les ports publics de la COA. La difficulté réside au niveau de l'application des textes juridiques au moment du drame. Si nous prenons l'exemple de la catastrophe du *Joola* survenue le 26 septembre 2002 au large des côtes sénégalaises, nous constatons que l'organisation des secours fut déficiente dans la mesure où

après avoir été informés de la catastrophe, au lieu d'organiser les sauvetages, les différents Ministères concernés, à savoir les Ministères de l'Intérieur, de l'Armée, de la Marine Marchande du Sénégal se sont lancés dans une spirale d'accusations mutuelles alors que des milliers de personnes étaient en train de mourir. Ce qui est très regrettable quand on sait que dans l'organisation des secours d'un drame de mer toutes les secondes sont précieuses pour le sauvetage des hommes en danger. Le nombre élevé de morts (environ 1200 morts) de ce naufrage est la conséquence immédiate de l'organisation médiocre des secours.

Par ailleurs, l'organisation des secours suite à l'intoxication de la population abidjanaise par le déversement des déchets toxiques au Port Autonome d'Abidjan a présenté également des limites. Car, les autorités ivoiriennes ont tardé à réagir face à la plainte de la population par rapport aux odeurs nauséabondes. Et leurs réactions furent très lentes dans la mesure où, informés de la situation, ils ont préféré d'abord se lancer dans la bureaucratie en sommant le commandant du navire indexé de ne pas quitter le port au lieu de se préoccuper de la population « abidjanaise qui agonisait ».

Ces illustrations qui démontrent l'organisation déplorable de la lutte contre les sinistres dans les ports publics de la COA sont regrettables. Toutefois, nous osons espérer que ces manquements permettront à d'autres responsables de ports de cette région d'en tirer les conséquences afin de pouvoir s'organiser efficacement si des catastrophes similaires se produisaient dans leurs complexes portuaires dont les quais présentent des fissures qui rendent difficile les opérations de manutention.

II – 3 : Les quais de certains ports publics de la COA présentent des fissures qui rendent difficile les opérations de manutention

Pour le bon déroulement des opérations de manutention, les quais doivent être de bonne qualité et ne doivent présenter aucun signe de délabrement. En effet, les quais des ports publics de la COA dérogent à cette règle que nous qualifions de primordiale pour la sécurité et la sûreté des opérations de manutention. C'est le cas du port autonome de Douala/Bonabéri où certaines parties du quai sont fissurées. Le quai n°11 de ce port est très délabré et rend ainsi difficile les opérations de manutention (Photo N°26). Le quai n°8 dont les travaux de

restauration sont arrêtés depuis plus d'un an avant nos investigations dans ce port en mai 2007 (Photo N°27).

Interrogé à ce sujet pendant nos recherches sur le terrain le Commandant et PFSO du port de Douala affirme que « *les négociations sont en cours avec les responsables de la société Razel pour que les travaux de réhabilitation du quai n°8 reprennent, et que la restructuration du quai n°11 n'est pas au programme pour l'instant* ». Les autorités portuaires doivent prendre les mesures qui s'imposent afin de réhabiliter le plus rapidement possible ces quais. Car, les fissures sur les quais peuvent causer des accidents très graves qu'ils peuvent éviter en prenant simplement conscience. Nous osons espérer qu'ils n'attendront pas une catastrophe causée par ces fissures avant de réhabiliter ces quais, dans la mesure où les responsables africains en général ont la mauvaise habitude d'attendre le pire avant de réagir.

Photo N°26 : Le quai n°11 du Port Autonome de Douala/Bonabéri est très endommagé



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

Photo N°27 : Le quai n°8 du Port Autonome de Douala/Bonabéri dont les travaux de

réhabilitation sont arrêtés depuis plus d'un an



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007

Au port d'Owendo, le quai d'accostage présente aujourd'hui une vétusté qui rend les opérations de manutention délicates, et fragilise ainsi la sécurité des personnes et des biens qui y transitent. Cette situation menace la crédibilité du port d'Owendo, car le délabrement de ses installations d'accueil fragilise la sécurité et la sûreté de celles-ci, et expose le port à des catastrophes imminentes. En effet, le quai commercial du port d'Owendo présente des délabrements suivants :

- La défense¹⁹² du quai 1 est complètement endommagée. En effet, elle a été détruite à la suite de plusieurs fausses manœuvres. Les défenses des autres postes présentent un état de détérioration considérable ;
- Les Ducs d'Albe sont en ruine, car ils sont victimes d'une oxydation rapide. Cette situation risque de rendre l'accostage impossible dans un proche avenir, dans la mesure où cette fragilité pourra les faire disparaître ;
- Les voyants lumineux sur le quai ne fonctionnent plus, de facto, le risque devient permanent pour l'accostage des navires. D'ailleurs, plus de 60% des navires qui accostent sur ce quai le heurtent toujours ;
- Le quai présente des fissurations et d'autres avaries causées lorsqu'un contact direct a lieu entre le navire et le quai au moment des manœuvres et/ou du mauvais accostage ;
- Face à toutes ces avaries, la résistance de l'appontement est réduite au fil des années, ainsi le transit sur le quai des colis lourds est désormais immédiat sans condition.

Ces fissures sur les quais ne sont pas les seuls éléments qui fragilisent la sécurité et la sûreté des ports de la COA, car l'instabilité politique de certains pays de cette région est également défavorable pour la sécurité et la sûreté des installations portuaires de la présente région.

II – 4 : L'instabilité politique de certains pays de la COA fragilise la sécurité et la sûreté portuaire : Le cas du Port Autonome d'Abidjan en Côte d'Ivoire

Le développement et l'évolution d'une activité économique à besoin d'un climat de paix et de confiance. Les complexes portuaires ne dérogent pas à cette règle de l'économie que nous pouvons qualifier de fondamentale. Certains pays en voie de développement, en particuliers les pays de la COA subissent des périodes d'instabilités politiques qui ne sont pas sans conséquences sur leurs domaines portuaires. On se souvient encore de la guerre civile du

¹⁹² Caoutchouc massif appliqué aux parois des quais et qui sert de cale ou d'isolant, empêchant le contact entre le quai et la coque du navire.

Congo-Brazzaville qui avait paralysée le port de Pointe-Noire, de celle du Libéria qui avait détruite le port de Monrovia pendant des années, de celle de la République Démocratique du Congo qui continue de fragiliser le port de Matadi, de celle de la Sierra Léonne qui avait déstabilisée le port de Freetown et de celle de Côte-d'Ivoire qui continue de fragiliser la sécurité et la sûreté du port d'Abidjan. Ainsi, à travers l'exemple de la Côte-d'Ivoire nous allons démontrer comment l'instabilité politique contribue à fragiliser la sécurité et la sûreté des installations portuaires. En effet, avant d'évoquer cet aspect, il importe de présenter le complexe portuaire d'Abidjan.

II – 4 – 1 : La localisation géographique du Port Autonome d'Abidjan

Le Port Autonome d'Abidjan est localisable à l'Est du système lagunaire de la lagune Ebrié. Il est la principale plate forme portuaire de la Côte d'Ivoire. Il a été mis en service le 23 juillet 1950 après le percement du canal de Vridi, long de 2.700 m sur 370 m de large, dont les travaux avaient débuté à la fin de l'année 1938 (Photo N°28). Ces travaux ne se sont pas réalisés sans difficultés, en effet, la durée des travaux de 18 ans s'explique par les difficultés rencontrées par les ingénieurs. C'est au mois d'août 1950 que les premiers navires mouillent dans les eaux de la lagune Ebrié qui communique désormais directement avec l'Océan Atlantique. En absence d'un véritable poste à quai, toutes les opérations de transbordement se déroulaient grâce à des vedettes remorqueurs plates et chalands entre les navires et le quai de batelage. Les premiers postes à quai d'une profondeur de 10 m ont été mis en service en septembre 1955. Ce complexe portuaire dispose des installations modernes qui lui permettent de jouer le rôle majeur de débouché maritime d'un large arrière-pays international en Afrique de l'Ouest, qui couvre le Niger, le Mali et particulièrement le Burkina Faso qui est relié par un chemin de fer qui fait partie de son projet de construction (Carte N°13).

Photo N°28 : Le canal Vridi, long de 2700 m et large de 370 m.



Cliché : Port Autonome d'Abidjan

II – 4 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire d'Abidjan

Le Port Autonome d'Abidjan offre aux opérateurs économiques 35 postes à quai repartis sur environ 6 km de quai d'une capacité d'accueil de 60 navires en opérations commerciales avec de nombreux postes spécialisés. Il dispose également d'une superficie totale de terre-pleins d'environ 407.568 m² et de 143.507 m² de magasins et hangars. Ces infrastructures sont réparties sur quatre grandes zones.

La première zone est la plus ancienne du port. En effet c'est sur l'île de Petit-Bassam et au Plateau d'Abidjan que le port a commencé à se développer. Ainsi, au Nord, sur les rives des quartiers du Plateau et d'Adjamé, se trouve l'ensemble portuaire le plus ancien, avec 350 m pour 2 postes à quai. Cette zone abrite aussi le chantier naval Carena, le terminal fruitier et le port à bois. Son exploitation est assurée par la Société de Manutention des Produits de l'Agriculture (SMPA).

Carte N°13 : Le Port Autonome d'Abidjan



Source : Port Autonome d'Abidjan 2004.

La seconde zone s'étend sur Vridi, au Sud, où s'est développée une grande zone industrielle de 770 h qui abrite 60% des industries de la Côte d'Ivoire. Cette zone abrite le port pétrolier d'Abidjan qui compte 8 postes à quai dont 5 sur le canal de Vridi pour les produits raffinés (3 pour barges de soutage, 2 pour des navires calant jusqu'à 10 m, 3 en mer pour des navires de 80.000, 250.000 et 350.000 tonnes port en lourd). Elle abrite également l'usine d'engrais Hydrochem (groupe norvégien Norsk Hydro), le complexe pétrolier de la Société Ivoirienne de Raffinage (SIR) et l'usine de bitume de la société multinationale bitumes.

La troisième zone se trouve à Treichville : c'est l'élément principal de ce complexe portuaire. Cette zone est sous douane, car c'est le cœur du port d'Abidjan. Ses portes d'entrée sont régulièrement surveillées par les commandos. Ce site comporte trois quais polyvalents (avec 5 postes au Nord, 5 postes au Sud et 10 postes à l'Ouest) et 19 hangars repartis sur environ 100.000 m². Dans sa partie centrale, une darse et un quai dédiés au port de pêche ont été mis en place. C'est dans cette zone que se trouve le gigantesque terminal à conteneurs de ce port avec ses 2 portiques (Photo N°29).

La dernière zone se trouve aux quartiers Yopougon et Abobodoumé. Cette zone est issue de l'extension du port, car en vue d'accroître sa compétitivité et d'étendre son fond de commerce¹⁹³, les autorités portuaires ont procédé à l'extension du domaine portuaire d'Abidjan à l'Ouest de la baie de Banco, où ont été construits un port de plaisance, de nouvelles zones d'entrepôts et des postes à conteneurs. En outre, il importe de souligner que d'autres projets tels que la construction d'un poste minéralier, la réhabilitation du port fruitier, la réhabilitation et l'extension du port de pêche, la réhabilitation des 2 portiques et l'achat de 2 autres, l'acquisition d'un bateau-pompe et bien d'autres projets sont en vue.

Photo N°29 : Le terminal à conteneurs du Port Autonome d'Abidjan et ses portiques

¹⁹³ Environ 85% des importations et exportations de la Côte d'Ivoire transitent par le port d'Abidjan qui génère 87% des recettes douanières de l'Etat Ivoirien. Ainsi, il est fondamental de l'agrandir pour qu'il continue de jouer pleinement son rôle dans l'économie ivoirienne.



Cliché : Port Autonome d'Abidjan

II – 4 – 3 : Un port au trafic perturbé par l'instabilité politique

Le trafic du Port Autonome d'Abidjan n'a pas cessé de « monter en puissance » depuis sa mise en service. L'analyse de son trafic de marchandises de 1995 à 1998 en est une parfaite illustration. En 1995, son trafic total de marchandises est de 11.572.870 tonnes, pour 7.399.429 tonnes d'importation et 4.173.441 tonnes d'exportation. En 1996, ce trafic passe à 13.361.226 tonnes, avec 7.895.403 tonnes d'importation et 5.465.823 tonnes d'exportation. En 1997, il est de 13.753.968 tonnes, pour 8.714.289 tonnes d'importation et 5.039.679 tonnes d'exportations (Tableau N°20). En 1998, ce trafic monte encore en puissance pour atteindre 15.073.590 tonnes, pour 9.971.722 tonnes d'importation et 5.101.868 tonnes d'exportation. On constate que de 1995 à 1998, le trafic du port d'Abidjan a augmenté de 3.500.720 tonnes, soit une augmentation d'environ 1.166.907 tonnes par an. Cette croissance du trafic portuaire d'Abidjan durant la seconde moitié des années 1990 est due sans doute à la

bonne santé économique que la Côte d'Ivoire reflétait avant les troubles politiques et aux stratégies mises en place par les autorités portuaires.

En revanche, la situation politique qui règne en Côte d'Ivoire depuis quelques années a entraîné la chute du trafic du Port Autonome d'Abidjan. En effet, depuis le coup d'Etat du 24 décembre 1999 et la chaotique transition qui a suivi, le trafic global du port d'Abidjan a chuté de 5%, passant de 15.338.066 tonnes en 1999 à 14.556.414 tonnes en 2000, soit une baisse de 781.652 tonnes. Pendant cette période, le trafic des pays enclavés (Burkina Faso, Mali, Niger) est passé de 1.059.628 tonnes à 944.971 tonnes, soit une baisse de 114.657 tonnes, et un effondrement de près de 11% : ce qui représente une perte sèche de 5 milliards de FCFA.¹⁹⁴ En 2004, ce trafic portuaire est passé à 16.800.000 tonnes. Il est descendu à 13.398.000 tonnes en 2006, avant d'atteindre le chiffre record et historique de 21.400.000 tonnes en 2007, certainement grâce à l'accord de paix signé entre la rébellion et le pouvoir politique Ivoirien au premier trimestre de cette année (Graphique N°4).

Tableau N°20 : Evolution du trafic de marchandises du port d'Abidjan de 1997 à 2007
(en tonnes métriques)

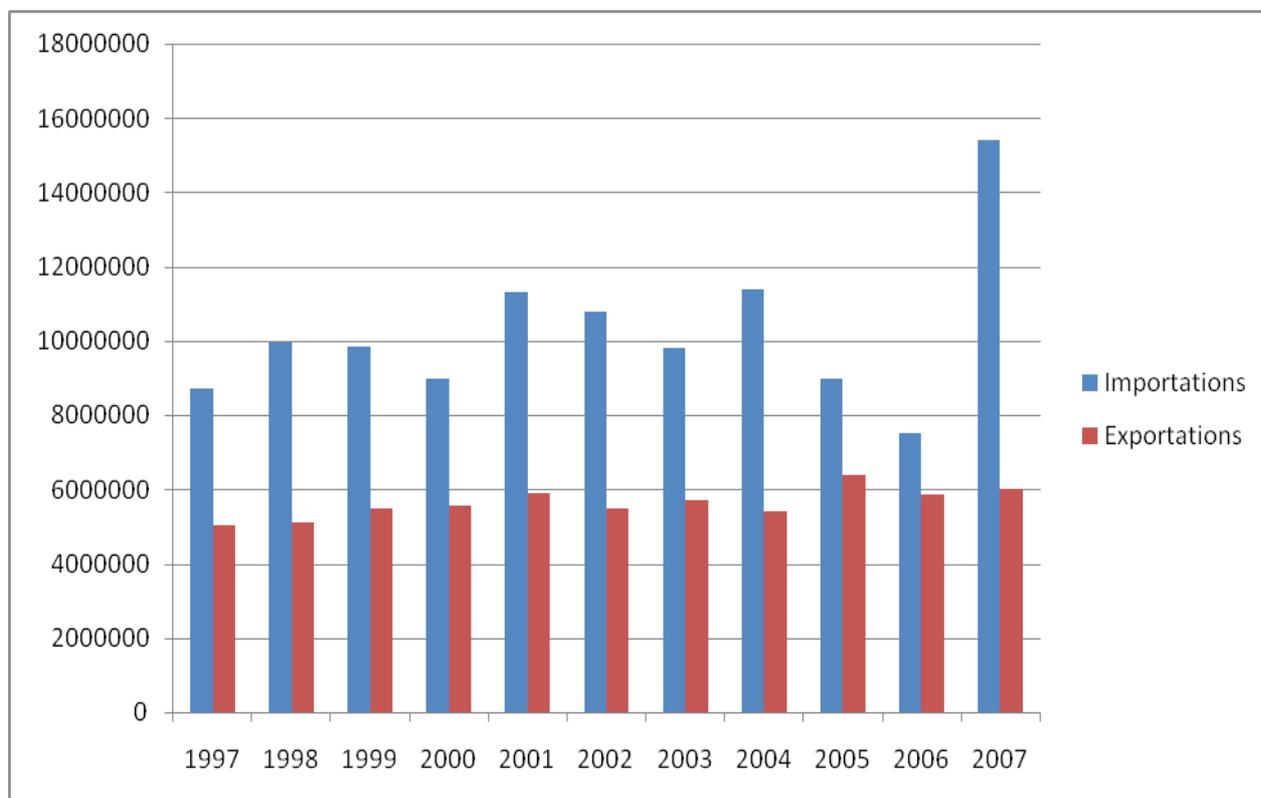
Rubriques	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Importations	8714289	9971722	9847935	8983776	11300000	10800000	9800500	11400000	8995859	7524000	15400000
Exportations	5039679	5101868	5490131	5572638	5900000	5500000	5699500	5400000	6404141	5874000	6000000
Total	13753968	15073590	15338066	14556414	17200000	16300000	15500000	16800000	15400000	13398000	21400000

Source : Port Autonome d'Abidjan

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, 2008.

¹⁹⁴ L'instabilité politique de la Côte d'Ivoire n'a pas permis au Port Autonome d'Abidjan d'engager le 21^e siècle dans des meilleurs auspices. Car, en 2002, son trafic portuaire a reculé de 4,8%. En 2003, il a baissé de 5,5% et en 2004, il a chuté de 5%. En 2005, le trafic portuaire d'Abidjan a connu une hausse de 5,3% par rapport à l'année 2004. En effet, le trafic total du Port Autonome d'Abidjan en 2005 est de 17,150 millions de tonnes, soit 9,700 millions de tonnes pour les importations (soit une hausse de 0,2%) et 7,450 millions de tonnes pour les exportations (soit une augmentation de 12,8%). Par conséquent, les recettes portuaires sont passées de 800 millions de FCFA en 2005 à 3,4 milliards de FCFA en 2006. Au regard de ce résultat, on peut affirmer que le Port Autonome d'Abidjan retrouve au fil des années ses marques de la décennie 1990. Nous osons espérer que l'accord de paix signé au début de l'année 2007 entre le pouvoir politique ivoirien et la rébellion apportera une paix définitive dans ce pays. Dans la mesure où le Port Autonome d'Abidjan a besoin d'un climat politique stable pour bien jouer son rôle dans l'économie de la Côte d'Ivoire et servir de transit aux pays du Sahel.

Graphique N°4 : Evolution du trafic de marchandises du port de commerce d'Abidjan de 1997 à 2007 (en tonnes métriques)



Source : Port Autonome d'Abidjan,

Réalisation : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, 2008.

II – 4 – 4 : L'insécurité au Port Autonome d'Abidjan est accentuée par la crise politique qui secoue la Côte d'Ivoire depuis 1999

Le Port Autonome d'Abidjan traverse une grave crise sans précédent alimentée par l'instabilité du pays en déchéance depuis le coup d'Etat du 25 décembre 1999 qui avait porté le défunt Général Gueï au pouvoir. Depuis cette date l'insécurité s'est accrue au port d'Abidjan. La crise politique en Côte d'Ivoire a entraîné la perte de la crédibilité du port d'Abidjan vis-à-vis des opérateurs économiques des pays sahéliers. En effet, les conséquences économiques de cette crise sont désastreuses pour les pays sahéliers, dans la mesure où elle entraîne la pénurie des produits alimentaires dans ces pays. Interrogé en 2001 à ce sujet par S. H. Malet, Moussa Sidi Mohammed un importateur nigérian à Niamey affirme que « nous observons déjà des pénuries de produits importés comme le sucre, le ciment, les hydrocarbures et les denrées alimentaires de premières nécessité ».

A Bamako, le Président du Conseil des Chargeurs Maliens Amadou Djigué dresse un tableau sombre en affirmant que « nous avons recensé 238 camions maliens bloqués au port d'Abidjan ou sur les routes de la Côte d'Ivoire ». Au Burkina Faso, la situation est plus alarmante. En effet, les stocks de marchandises en raison de la tension avec la Côte d'Ivoire, sont souvent confisqués ou systématiquement pillés sur place au port d'Abidjan ou sur les routes ivoiriennes (S. H. Malet, 2002).

Face à cette situation, ces pays du Sahel qui avaient pour principale porte sur l'Océan Atlantique le Port Autonome d'Abidjan ont réduit leurs transactions vers ce port qui ne présente plus les conditions de sécurité et de sûreté optimale pour le bon déroulement des activités économiques. C'est le cas du Burkina Faso qui faisait transiter par la Côte d'Ivoire 600.000 tonnes de marchandises par an et 20% de ses importations passaient par le port d'Abidjan. Interrogé à ce sujet par S. H. Malet, le Vice-président de la Chambre de Commerce, d'Industrie et de l'Artisanat du Burkina Faso affirme que « *globalement, nous évacuons du port d'Abidjan environ 80% des grands produits d'exportation que sont les matières agricoles* ». Dans la même veine, le Ministre burkinabé du commerce affirme que « *notre grande préoccupation est de réduire au maximum notre dépendance face au port d'Abidjan* ».

Cette instabilité politique a entraîné le racket des camions de marchandises à destination des pays du Sahel par les forces de l'ordre qui avaient multiplié les barrages sur l'axe routier qui mène vers le Nord. Ce qui est regrettable et déplorable c'est que les autorités portuaires d'Abidjan étaient au courant de cette arnaque, et ont certainement laissé faire à cause de la situation anarchique dans laquelle se trouvait la Côte d'Ivoire au début du 21^e siècle. A ce sujet, G. De Lassalle affirme que le rapport technique du Port Autonome d'Abidjan souligne que « *la traversée du territoire ivoirien était devenue périlleuse et surtout très coûteuse* ». Les forces de l'ordre sont mises à l'index pour leur racket le long de la route du Nord qui mène vers les pays enclavés. Le Gouvernement est parfaitement conscient de ces développements malheureux.

Ainsi, cette situation de crise qui pénalise le Port Autonome d'Abidjan fait le bonheur des ports voisins. En effet, le port d'Abidjan qui était en passe de devenir le premier port de transbordement en Afrique de l'Ouest, subit désormais une concurrence véhémente des ports de la sous-région. Dans la mesure où plusieurs navires qui lui étaient destinés sont détournés vers le port de Lomé, de Cotonou, de Dakar ou de Tema au Ghana. S. H. Malet soutient cette hypothèse en affirmant « *qu'un volume non négligeable de marchandises qui était destiné au port d'Abidjan avant le début de la crise, a été acheminé vers le port ghanéen de Tema. Plusieurs navires qui devaient décharger à Abidjan du riz pour le Mali, le Niger et le Burkina Faso ont été contraints d'en débarquer plus de 35 tonnes à Tema* ». Cette situation a pour conséquence la chute brutale du trafic du port d'Abidjan comme nous l'avons démontré dans les paragraphes précédents.

Une telle situation entraîne inévitablement des dysfonctionnements, le laxisme, le manque de vigilance des autorités, la corruption et des dérapages. Ainsi, nous pouvons affirmer sans risque majeur de nous tromper que c'est cette situation de crise qui a favorisé le déversement des déchets toxiques au Port Autonome d'Abidjan le 19 août 2006.

La situation politique en Côte d'Ivoire aujourd'hui fait du Port Autonome d'Abidjan une zone militarisée. Car, le contrôle du port « symbolise la maîtrise du pays » pour le pouvoir en place à Abidjan. En effet, l'accès au port d'Abidjan est impossible à des personnes dont la présence dans l'enceinte portuaire n'est pas nécessaire. Et en application du Code ISPS, les autorités portuaires d'Abidjan ont déjà mis en place leur plan de sûreté portuaire. Cependant, le Port Autonome d'Abidjan a besoin d'un climat de sérénité, de la sécurité, afin de retrouver sa vitesse « de croisière » des années 1990. A ce sujet, nous osons espérer que les hommes politiques ivoiriens respecteront l'accord de paix qu'ils ont signé au premier trimestre de l'année 2007. Dans la mesure où l'avenir de la Côte d'Ivoire et du port d'Abidjan en particulier sont en jeu.

Conclusion du chapitre II de la troisième partie

Au terme de ce chapitre, nous pouvons retenir que les ports publics des pays de la Côte Ouest Africaine sont confrontés à plusieurs problèmes qui concourent à fragiliser leur sécurité et leur sûreté. En effet, les complexes portuaires de la COA souffrent d'une insuffisance du système d'éclairage, de communication, de moyens humains et matériels. Ces manquements sont préjudiciables pour la sécurité et la sûreté des ports de cette région dans la mesure où l'éclairage, la communication, l'outil de travail et des hommes formés sont des aspects fondamentaux pour une sécurité et une sûreté efficace.

Il importe de retenir aussi que les domaines portuaires publics de l'Afrique Occidentale ne sont pas à l'abri du sabotage et du vol. L'étude de cas concernant le vol des pièces démontées sur les voitures de seconde main importées des pays développés est une illustration du climat d'insécurité qui règne dans les ports de cette région où les navires à quai subissent souvent l'assaut des voleurs. Ce climat d'insécurité discrédite ces ports. Ainsi, les gouvernements des pays de la COA doivent prendre des mesures adéquates afin de rassurer les hommes d'affaires lancés dans ce commerce qui permet aux familles moyennes de cette région incapables d'acquérir une voiture neuve, d'acheter un véhicule d'occasion.

Par ailleurs, il convient de souligner que l'instabilité politique est aussi un aspect qui met certains ports de la COA dans une insécurité remarquable. Car, la guerre entraîne inexorablement des dérapages qui touchent tous les secteurs de l'économie d'un pays. Et le port n'est jamais en reste dans la mesure où il fait souvent l'objet de rudes batailles entre les protagonistes pour sa conquête. En effet, le port sort généralement de cette situation très diminué et parfois même anéanti. C'est le sort qu'ont subi les ports de Monrovia, de Freetown, de Pointe-Noire et de Matadi après les guerres civiles qui ont secouées la Sierra Léonne, le Libéria, le Congo-Brazzaville et la République Démocratique du Congo.

Pour une sécurité et une sûreté portuaire efficace sur la COA, les pays de cette région doivent faire des efforts pour éviter des nouvelles crises politiques qui entraîneraient la déstabilisation de leurs complexes portuaires. Ainsi, nous osons espérer que l'accord de paix signé au premier trimestre 2007 entre la rébellion ivoirienne et le pouvoir politique en place sera tenu, afin que le port d'Abidjan en particulier, et les ports de la COA en générale ne soient plus déstabilisés par les conflits politiques internes et continuent de jouer leurs rôle dans la chaîne du transport maritime international.

Conclusion de la troisième partie

Au terme de cette partie, nous devons retenir que les complexes portuaires publics de la COA ont plusieurs lacunes qui fragilisent leur sécurité et leur sûreté. Ces faiblesses sont essentiellement liées aux risques de sécurité et de sûreté sur les plans d'eaux et de l'accès terrestre à l'ensemble du domaine portuaire. En effet, sur les plans d'eaux, ces ports sont exposés à la pollution marine, à la piraterie et à la vétusté des aides à la navigation. Sur les risques à terre ils sont confrontés à la perméabilité des accès terrestres, à l'encombrement du domaine portuaire, au sabotage et au vol de marchandises, à l'insuffisance du système d'éclairage et de communication, à la fissure des quais, au manque de moyens humain et matériel et à l'instabilité politique de certains pays de cette région.

En effet, l'analyse du système d'éclairage et du réseau de communications des ports de la Côte Atlantique Africaine nous a permis de constater que celui-ci présente des dysfonctionnements qui fragilisent la sécurité et la sûreté. Le système d'éclairage des ports de la COA ne fonctionne pas normalement, car il présente des faiblesses qui plongent généralement plusieurs parties de ces complexes portuaires dans le noir dès la tombée de la nuit. Cette situation rend non seulement difficiles les manutentions rattrapées par la tombée de la nuit, elle est aussi une « opportunité » pour des individus mal intentionnés qui s'infiltrent dans ces ports par des parties non éclairées pour commettre leurs forfaits. Pour sa part, le réseau de communications de ces ports est très incertain et ne permet pas de transmettre des informations fiables aux navires désirant entrer au port ou en détresse. Le naufrage du *Joola* est l'illustration parfaite de la léthargie de ce système de communication, dans la mesure où le capitaine de ce navire n'avait pas pu entrer en contact avec la capitainerie du Port Autonome de Dakar.

En outre, l'insécurité dans certains ports de la COA est telle que les opérateurs économiques qui acheminent les voitures d'occasion en Afrique prennent des dispositions de sécurité particulières. Car, certains de ces ports ne garantissent pas une sécurité totale des importations de voitures d'occasion en provenance des pays développés. En effet, l'acheminement des véhicules d'occasion dans les ports tels que le port de Lagos/Apapa au Nigéria, le Port Autonome de Douala au Cameroun, le Port Autonome de Lomé au Togo et le Port Autonome de Cotonou au Bénin présente des risques de sécurité pour les opérateurs économiques, dans le cas où ces voitures subissent le vol de certaines pièces dans les parcs de

stockage des véhicules de seconde main de ces complexes portuaires. Nous réaffirmons sans grand risque de nous tromper que ces vols sont organisés par des groupes de personnes qui collaborent étroitement avec les agents travaillant dans l'enceinte portuaire. Face à ce constat, on est en droit de se poser plusieurs questions : Pourquoi des agents qui ont un salaire mensuel entretiennent-ils ce réseau de vol des pièces des véhicules d'occasion acheminés dans le port ? Reçoivent-ils régulièrement leurs salaires ? Leurs salaires leur permettent-ils de s'acquitter de leurs charges mensuelles ? Il serait judicieux d'avoir des réponses à ces questions pour mieux comprendre ce phénomène, c'est regrettable, car, nous n'en saurons pas plus, dans la mesure où les acteurs de ce trafic ne se dénonceront jamais.

QUATRIEME PARTIE :

**LES PROPOSITIONS A DIFFERENTES
ECHELLES POUR LA SECURITE ET
LA SURETE DU TRANSPORT
MARITIME SUR LA COTE
OUEST AFRICAINE**

Les différents manquements constatés en matière de sécurité et de sûreté durant la rédaction des trois parties précédentes de ce travail nous obligent à mener une réflexion profonde, afin de proposer des solutions pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté dans cette partie de la chaîne du transport maritime international. En effet, l'enjeu dans cette partie est de présenter des mesures correctives et les actions programmées pour une meilleure gestion de la sécurité et de la sûreté dans les ports de l'Afrique Occidentale. Ces mesures ne sont pas figées, leur nature est fonction de la gravité du risque et du contexte. Ainsi, elles donnent tout simplement des indications relatives aux actions à mener ou aux réformes à entreprendre dans le cadre d'une politique stratégique qui prend strictement en compte les exigences de l'OMI.

Avant de présenter nos recommandations, nous examinerons d'abord dans un premier chapitre les efforts des pouvoirs publics pour l'application des mesures de l'OMI et l'action, en général efficace, des intérêts privés de la COA.

Ensuite, nous ferons des recommandations à l'échelle d'un port. Ainsi, dans le deuxième chapitre de cette partie, nous proposerons un plan de sûreté pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri et un plan de réhabilitation de la signalisation maritime au Gabon.

Et dans le troisième chapitre, nous présenterons des propositions à l'échelle de toute la Côte Ouest Africaine pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport maritime dans cette région.

Chapitre I : Les efforts insuffisants des pouvoirs publics et l'action en général efficace des intérêts privés

Après les deux précédentes parties qui ont révélé les faiblesses de sécurité et de sûreté des ports de la COA, il est judicieux de présenter les efforts que les responsables de cette région font pour l'application des mesures de l'OMI, notamment le Code ISPS (même si ces efforts sont encore très insuffisants) et l'action, en général efficace, des intérêts privés dans cette région. Tels sont les grands axes qui retiendront notre attention au cours de ce chapitre.

I – 1 : Les efforts insuffisants des gouvernements de la COA et l'incapacité de l'AGPAOC de veiller à l'application des règles de l'OMI

Les gouvernements des pays de la COA font quelques efforts pour respecter les règles de l'OMI. Mais ces efforts ne couvrent pas l'ensemble de leurs faiblesses de sécurité et de sûreté. Ainsi, on peut se poser la question de savoir quel est le rôle de l'AGPAOC ? A-t-elle les moyens nécessaires pour veiller à l'application stricte des règles de l'OMI dans cette région ? Avant de répondre à ces interrogations, il est judicieux de présenter d'abord les efforts que les responsables de cette région font pour la sécurité et sûreté de leur complexe portuaire.

I – 1 – 1 : Les efforts insuffisants des gouvernements des pays de la COA pour l'application des règles de l'OMI

Les responsables des ports de la COA font des efforts pour l'application des règles de l'OMI, notamment du Code ISPS. En effet, au Sénégal, un certain nombre de mesures ont été prises dans le cadre du présent Code en juin 2004 par les autorités du Port Autonome de Dakar en vue de protéger le domaine portuaire des individus malintentionnés. Ces mesures tournent, entre autres, autour de la sécurité du franchissement de l'enceinte portuaire, du contrôle des navigations, du système d'identification, de l'appel sélectif numérique, de la radiogoniométrie et de la télésurveillance.

Au Congo-Brazzaville, les responsables portuaires ont également pris des dispositions pour s'arrimer au Code ISPS. En effet, un séminaire sur le Code ISPS s'est tenu à Pointe-Noire du 22 au 28 mars 2005 sous l'égide du secrétariat au Transport de la Marine Marchande du Congo. Pendant 7 jours, les fonctionnaires de l'administration maritime, les agents et usagers du Port Autonome de Pointe-Noire ont été informés par les experts de l'OMI des stratégies de sûreté maritime. A ce sujet, S. H. Malet affirme que les participants ont noté avec satisfaction la mise en place des commissions techniques chargées d'apprécier la sûreté dans le port de Pointe-Noire, la désignation d'un organisme de sûreté reconnu, « le BIMV », (pour la mise en œuvre des dispositions du Code ISPS dans les installations portuaires), la participation effective des usagers du port. L'objectif à atteindre est l'application du Code ISPS ; principal facteur de compétitivité, la reconnaissance que toutes les conditions sont remplies pour éviter la marginalisation du port Autonome de Pointe-Noire dans le processus de la mondialisation et celui de l'intégration véritable du Congo dans l'Afrique d'aujourd'hui. La qualité et la parfaite maîtrise du sujet par les experts de l'OMI ont également été appréciées.

Interrogé à ce sujet par Jacques Bonnifait pendant le 29^e Conseil de l'AGPAOC qui s'est tenu à Pointe-Noire du 20 au 24 février 2006, le Directeur Général du Port Autonome de Pointe-Noire confirme la mise en pratique des recommandations de ce séminaire en affirmant *« qu'après les événements du 11 septembre, naturellement, le port de Pointe-Noire n'est pas demeuré en reste des autres ports. Des dispositions ont été prises très tôt, pour se mettre en conformité avec les dispositions du Code ISPS. Le port de Pointe-Noire a travaillé avec un cabinet belge, le cabinet BIMV, afin de mettre en place les plans de sûreté requis. A l'intérieur du périmètre du port, nous avons également pris un certain nombre de mesures. L'accès est interdit aux taxis, on exige des badges et le port est surveillé par l'armée »*.

Au Gabon dans le souci de l'application du Code ISPS, le Gouvernement a mis en place au sein du Ministère de la Marine Marchande une commission ad-hoc qui a pour objectif principal la mise en œuvre du présent Code. D'après le président de cette commission ad-hoc et Secrétaire Général Adjoint du Ministère de la Marine Marchande, cette structure regroupe les experts de son Ministère chargés de la sûreté des ports et rades du pays, les PFSO des ports commerciaux et les PFSO des plates formes portuaires privées du pays. Cette initiative est encourageante et exemplaire. D'après le PFSO du port d'Owendo, plusieurs Comités ont été mis en place dans le cadre de l'application stricte du Code ISPS.

C'est le cas du Comité de Sécurité Portuaire (CSP), du Comité de Sûreté Portuaire (CSP) et du Comité d'Hygiène Santé Environnement (CHSE). Ces Comités qui sont sous la tutelle du Ministère de la Marine Marchande et de l'OPRAG travaillent en étroite collaboration entre eux et avec la Police, la Douane et la Gendarmerie.

Le Gouvernement gabonais a également doté le complexe portuaire d'Owendo/Libreville d'un sémaphore qui permet de recevoir les informations provenant des satellites (Photo N°30). Cet outil est très important et indispensable pour le transport maritime international, dans la mesure où il permet aux navires de rentrer facilement en contact avec les agents de la Capitainerie. C'est une avancée non négligeable qui est en phase avec les recommandations de l'OMI qui stipule que, chaque Etat contractant doit doter ses complexes portuaires qui participent au transport maritime international d'outils performants de haute technologie. Nous osons simplement espérer que ce sémaphore ne tombera pas en panne par manque d'entretien comme c'est le cas de la quasi-totalité des aides à la navigation de ce port.

Dans la même veine le gouvernement gabonais a instauré une étroite collaboration entre les autorités du complexe portuaire d'Owendo et les Gardes Côtes des Etats-Unis d'Amérique qui visitent les installations du port d'Owendo une fois par an. Cette visite est accentuée particulièrement sur le port minéralier d'Owendo. Car, une grande partie du minerai gabonais est exportée vers les Etats-Unis d'Amérique. A l'issue de chaque visite, des recommandations sont faites dans le sens de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du port d'Owendo en général et du port minéralier en particulier. L'application de ces recommandations est suivie de près par les Gardes Côtes Américains qui n'hésitent pas à employer la manière forte. Par exemple, en septembre 2005, le minéralier *M/V Tuscarora* en provenance du port minéralier d'Owendo avait été arraisonné au large des Etats-Unis pendant 2 semaines pour non respect des recommandations des Gardes Côtes Américains. La perte s'élevait à 420.000 \$, soit 30.000 \$ par jour. Soit une perte totale pour CMILOG d'environ 275.100.000 f CFA. Pour clarifier la situation, un Garde Côte Américain effectua un déplacement spécial au port minéralier d'Owendo pour vérifier que les avancées avaient été faites avant que ce navire accoste. Soulignons également que les experts du Ministère de la Marine Marchande chargés de la sécurité et de la sûreté portuaire effectuent aussi des visites de travail dans les ports américains. Cette initiative est un exemple de collaboration qui devrait s'étendre dans les autres ports de la Côte Atlantique Africaine.

Photo N°30 : Le Sémaphore du complexe portuaire d'Owendo/Libreville



Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Août 2007

En outre, au Cameroun, les autorités du Port Autonome de Douala ont doté leur complexe portuaire d'un scanner de haute technologie (Photo N°31). Celui-ci permet de passer au peigne fin les conteneurs douteux. Le seul regret est que ce scanner ne peut pas à lui seul vérifier la fiabilité de tous les conteneurs qui sont débarqués dans ce port. Dans la mesure où le port de Douala-Bonabéri reçoit en moyenne un navire porte-conteneurs par jour. Ainsi, il faudrait environ une dizaine de scanners pour inspecter tous les conteneurs. Ce qui est impossible puisqu'un scanner vaut environ 2 millions d'euros, soit environ 1 milliard 300 millions de f CFA. D'ailleurs, c'est la raison pour laquelle celui du présent port appartient à la Douane. Reconnaissons que la présence de ce scanner dans le port de Douala est une initiative louable et une avancée non négligeable vers l'application stricte des mesures de sûreté imposées par l'OMI, notamment le Code ISPS. Par ailleurs, les autorités portuaires de Douala ont mis en place depuis plusieurs années un plan de protection des navires appelé « Opération Séna¹⁹⁵ ». Cette opération consiste à mettre à bord de chaque navire à quai au port un agent de

¹⁹⁵ Sécurité des navires.

Photo N°31 : Le Scanner de haute technologie du Port Autonome de Douala/Bonabéri

Cliché : Guy Merlo Madoungou Ndjeunda, Mai 2007.

police armé. Celui-ci a pour mission de protéger le navire durant son escale au port contre les pirates et les voleurs qui attaquent généralement les navires par le plan d'eau. Cette opération a permis d'éradiquer ce phénomène qui exposait les navires à quai au port de Douala à une insécurité totale. Selon les autorités portuaires, les Capitaines des navires qui fréquentent le port de Douala sont unanimes pour souligner l'efficacité de cette opération.

Par ailleurs, au Togo, les autorités portuaires font aussi des efforts pour satisfaire les exigences de l'OMI. En application du Code ISPS, des exercices de simulation ont été faits au port de Lomé. En effet, en décembre 2006, une prise d'otage des autorités portuaires par les malfrats avait été simulée, cet exercice avait été effectué en collaboration avec la Gendarmerie Nationale. En juin 2007, (pendant nos investigations dans ce port) un exercice de simulation de pollution avait été fait dans l'enceinte du port, celui-ci consistait à simuler un bac à ordures qui explosait en déversant du bitume. Cette simulation avait été faite en collaboration avec le service anti-pollution du port, le service anti-incendie et les forces de l'ordre. Il importe de souligner dans la même veine que la clôture du Port Autonome de Lomé a été rehaussée de 2,5 m de hauteur. En effet, avant l'entrée en vigueur du Code ISPS, le port de Lomé disposait d'une clôture de 2,5 m de hauteur. Cette clôture est actuellement à une hauteur de 5 m et entourée de fils de fer barbelés pour empêcher les malfrats de passer par dessus.

Le Port Autonome de Lomé est également doté d'un scanner pour filtrer les conteneurs douteux. En effet, depuis le 1^{er} octobre 2003, ce complexe portuaire est doté d'un Scanner Mobile, c'est le fruit d'un projet négocié entre l'Etat togolais et COTECNA Inspection. Installé sur un site aménagé et protégé, ce scanner à rayons X permet de visualiser en 2 ou 3 minutes le contenu d'un conteneur ou d'un véhicule à travers une image radioscopique sans avoir à effectuer une inspection physique. D'une capacité de traitement de 100 conteneurs par jour, sa mise en mode opérationnel ne nécessite qu'une vingtaine de minutes (Photo N°32). C'est une avancée encourageante pour la sécurité et la sûreté de ce complexe portuaire, Nous osons espérer que l'Etat togolais et la société privée CTECNA Inspection tiendront chacun leurs engagements afin que cette initiative se pérennise.

Photo N°32 : Le Scanner Mobile du Port Autonome de Lomé



Cliché : Port Autonome de Lomé, juin 2007

Les autorités togolaises ont aussi mis en place un service dénommé « Solidarité sur la mer » avec l'assistance des forces de l'ordre (la Police, la Gendarmerie, et la Douane). Celui-ci a pour objectif de sécuriser les convois de marchandises au départ de Lomé et à destination des pays du Sahel par les escortes des forces de sécurité togolaises jusqu'à la frontière Nord du pays. Ce convoi est organisé au moins quatre fois par semaine à partir d'une aire de stationnement dénommée « Terminal du Sahel » qui a été aménagée à la sortie Nord de Lomé (Photo N°33). Interrogé à ce sujet pendant nos investigations au port de Lomé en août 2007, le Responsable de la Sécurité Maritime et PFSO (Port Facility Security Officer) de ce port affirme que « *ces mesures ont été prises pour lutter contre les coupeurs de route, les faux frais de route, en d'autres termes sécuriser les marchandises et les hommes* ». Cette initiative est très louable et encourageante dans la mesure où elle permet non seulement de sécuriser le trajet des camions du port à la frontière des pays du Sahel, mais aussi de limiter les formalités de transport qui se font désormais uniquement au port et à la frontière des pays enclavés.

Photo N°33 : Les camions au terminal du Sahel en attente d'être convoyés aux frontières



Cliché : Port Autonome de Lomé, juin 2007

Malgré ces efforts, les complexes portuaires des pays de l'Afrique Occidentale présentent encore des faiblesses sur le plan de la sécurité et de la sûreté. Par conséquent, beaucoup d'efforts restent encore à fournir, comme nous l'avons démontré dans les deux précédents chapitres. Ainsi, pourquoi l'AGPAOC n'arrive-t-elle pas à imposer l'application stricte des règles de l'OMI dans cette région ?

I – 1 – 2 : L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est-elle capable de veiller à l'application ferme des mesures de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI dans ses ports ?

L'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) est une organisation économique sous-régionale créée en octobre 1972 sous l'égide de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA). Les premiers statuts

de cette association ont été signés par les représentants de 8 ports membres à l'issue de l'assemblée constitutive tenue à Freetown, en Sierra Leone, en 1972 (Tableau N°21).

Tableau N°21 : Les ports de la Côte Ouest Africaine membres de l'AGPAOC

Les pays	Les ports	Les organismes chargés de la gestion des ports
Mauritanie	Nouadhibou	Port Autonome de Nouadhibou
	Nouakchott	Port Autonome de Nouakchott
Sénégal	Dakar	Port Autonome de Dakar
Gambie	Banjul	Gambia Port Authority
Guinée	Bissau	-
Guinée- Conakry	Conakry	Port Autonome de Conakry
Sierra- Léone	Freetown	Sierra Léone Ports Authority
Libéria	Monrovia	National Ports Authority
	Port d'Harper	
	Port de Greenville	
Côte d'Ivoire	San Pedro	Port Autonome de San Pedro
	Abidjan	Port Autonome d'Abidjan
Ghana	Tema	Ghana Ports & Harbours Authority
	Takoradi	
Togo	Lomé	Port Autonome de Lomé
Bénin	Cotonou	Port Autonome de Cotonou
Nigéria	Lagos	Nigérian Port PLC
	Warri	
	Port Harcourt	
	Calabar	
Sao Tomé et Principe	Sao Tomé	-
Cameroun	Douala	Autorité Portuaire Nationale
	Kribi	
	Limbé- Tiko	
	Garoua	
Guinée- Equatoriale	Malabo	Port de Malabo
	Bata	
Gabon	Libreville	Office des Ports et Rades du Gabon
	Port- Gentil	
République du Congo	Pointe- Noire	Port de Pointe- Noire
République Démocratique du Congo	Boma	Office des Transports Publics (groupe ONATRA)
	Matadi	
Angola	Luanda	Direcção Nacional Marinha Mercante E Portos
	Lobito	

Source : Makiela Magambou (G), 2007, La logistique portuaire au Gabon : Contribution à une géographie des transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), Thèse de Doctorat, Université Paul Valéry-Montpellier III, p.152

Les activités de l'AGPAOC couvrent aujourd'hui une ligne côtière de près de 95.000 km de long. Tous situés sur l'axe Mauritanie Angola, ses membres se trouvent dans les pays francophones, anglophones, lusophones et hispanophones qui longent la Côte Atlantique Africaine¹⁹⁶. Elle s'est fixé 4 objectifs essentiels, à savoir :

- Contribuer à l'amélioration, à la coordination et à l'harmonisation des activités des services et des équipements des ports et rades de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- Renforcer la coopération entre les membres en relation avec les organisations portuaires similaires ou les gouvernements intéressés ;
- Tisser des relations avec les différentes entreprises de transports, les organisations institutionnelles, les associations du même type ainsi qu'avec les gouvernements et les organisations internationales ;
- Constituer un forum de rencontres et d'échanges entre les pays membres afin de débattre de leurs problèmes communs. Un Conseil chapeaute ses objectifs¹⁹⁷.

Pour atteindre ses objectifs, l'AGPAOC a initié et entretient des relations de travail étroites avec les autres organismes internationaux intervenant dans le domaine des activités

¹⁹⁶ Ces pays sont les suivants : L'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap-Vert, le Congo, la Côte-d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, le Ghana, la Guinée, Guinée-Bissau, la Guinée Equatoriale, le Libéria, la Mauritanie, le Nigéria, la République Démocratique du Congo, le Sao Tomé et Principe, le Sénégal, la Sierra Leone et le Togo

¹⁹⁷ Le Conseil chapeaute toute l'association. Il est composé des plus hautes instances dirigeantes des organismes membres. C'est l'organe suprême de décision de l'AGPAOC. Il se réunit une fois par an dans l'un des pays membres, de façon tournante. Par exemple : C'est Pointe-Noire, la Capitale économique du Congo qui a accueilli le 29^e Conseil, du 20 au 24 février 2006. En février 2005, la réunion avait élu domicile à Douala, la Capitale économique du Cameroun qui abrite le plus grand port de l'Afrique Centrale.

Soulignons également que l'AGPAOC jouit d'un statut diplomatique et que son comité directeur est dirigé par un bureau de 6 membres, celui-ci était présidé en 2006 par Silvio Barros Vinhas, président du conseil d'administration du port autonome de Luanda, en Angola. Il avait succédé au Béninois Ferdinand Assogba-Dognon, Directeur général du Port Autonome de Cotonou.

Le secrétariat général de l'association est établi depuis 1976 à Lagos, au Nigéria. Son budget est financé par les cotisations des ports membres. Ces cotisations sont basées sur le tonnage annuel de chaque port. Depuis la restructuration intervenue en juin 2001, à l'occasion du 25^e Conseil annuel de Lomé au Togo, l'AGPAOC est dotée de quatre comités techniques permanents. Ceux-ci sont composés d'experts représentant toutes les organisations membres. Ces comités se réunissent au moins une fois par an. Ils couvrent les secteurs suivants : Les affaires administratives et juridiques ; les finances et études économiques ; les études techniques, infrastructures et développement ; l'exploitation, la sécurité maritime et la protection de l'environnement.

portuaires et maritimes, et avec les gouvernements susceptibles de l'aider à la réalisation de ses projets. Ainsi, elle coopère constamment avec l'Association Panafricaine de Coopération Portuaire (APCP), dont elle est membre fondateur, la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA), l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Est et Australe (AGPAEA), l'Union des Administrations Portuaires du Nord de l'Afrique (UAPNA) et l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA). Elle a lié les mêmes relations avec certaines grandes organisations internationales telles que : Le Programme des Nations Unies pour le développement (CNUCED), l'Association Internationale des Ports et Rades (IAPH) et l'Organisation Maritime Internationale (OMI). D'ailleurs, une décision prise pendant le 26^e Conseil annuel de l'AGPAOC qui s'est tenu en janvier 2003 à Luanda en Angola, lui permet désormais de jouir d'un statut d'observateur à l'OMI. Cependant, cette association est-elle capable d'imposer à ses pays membres le strict respect des injonctions de l'OMI ?

Les responsables de l'AGPAOC sont conscients du défi qui attend leurs ports en matière de sécurité et de sûreté. Car, les ports de la COA sont en première ligne dans la mondialisation des échanges, comme les autres ports qui participent au transport maritime international. Ainsi, ils doivent participer à la lutte anti-terroriste engagée depuis les attentats du 11 septembre 2001. Ce qui exige de la part des autorités portuaires une gestion efficace, une qualité de service et le respect strict de la sécurité et de la sûreté. C'est à cet effet que l'AGPAOC avait organisé conjointement avec l'OMI, à Calabar au Nigeria en 2003, un séminaire sur l'harmonisation des procédures de sécurité maritime et portuaire.

Malgré ces efforts, l'AGPAOC ne parvient pas à faire respecter de façon stricte les règles de l'OMI dans ses ports. Dans la mesure où elle est confrontée à plusieurs difficultés. D'abord, la souveraineté de chaque Etat de cette région apparaît comme une barrière pour le bon fonctionnement des associations intergouvernementales. Car, chaque Etat revendique sa souveraineté, cette attitude est un frein à la réussite des objectifs fixés par l'AGPAOC. Ensuite, cette association comme toutes les autres associations intergouvernementales de la Côte Atlantique Africaine, ne dispose pas de moyens de pression pour la mise en application immédiate et stricte de ses recommandations et de celles de l'OMI. Ainsi, chaque Etat membre avance à son rythme dans la mise en œuvre des exigences des mesures de sécurité et de sûreté dans les ports. Par conséquent, l'Afrique en général, et la COA en particulier est

toujours en retard dans l'application des règles internationales. A titre d'illustration, jusqu'à présent, plusieurs ports de la COA n'ont pas encore présenté leurs plans de sûreté portuaire à l'OMI, alors que la date butoir fixée par l'OMI était le mois de juillet 2004.

Par ailleurs, l'AGPAOC souffre d'un manque de moyens financiers non négligeable, car, la plupart de ses membres ne versent pas leurs cotisations financières normalement. Cette situation caractérise le manque de volonté et d'enthousiasme des responsables de la COA pour les associations intergouvernementales. Il est vrai que chaque Etat a des problèmes intérieurs qui ne sont pas des moindres comme la construction des routes, des hôpitaux, l'accès à l'eau potable et bien d'autres projets à réaliser pour l'épanouissement de leurs populations. Mais, ces projets peuvent-ils être réalisés si le port qui est la principale source financière du budget de l'Etat (c'est le cas du Bénin, du Togo, du Ghana, de la Mauritanie, de la Guinée et de la Guinée Bissau qui tirent l'essentiel de leurs budgets des recettes portuaires. Et dans une moindre mesure pour les pays producteurs de pétrole comme le Nigéria, l'Angola, le Gabon, Cameroun, la Guinée Equatoriale, le Congo Brazzaville) est fermé pour insécurité ?

Malgré ces vicissitudes qui l'handicapent, l'AGPAOC doit continuer à inciter ses Etats membres à l'application stricte des règles de l'OMI. Car, aucun Etat, aucun port participant au transport maritime international n'est à l'abri du terrorisme international qui regorge des hommes sans scrupules qui ne manquent pas d'imagination, surtout lorsqu'ils veulent s'attaquer aux intérêts privés qui disposent des systèmes de sécurité et de sûreté performants.

I – 2 : Examen de la sécurité et de la sûreté des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée et des terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de cette région

Les plates formes pétrolières et les terminaux privés du Golfe de Guinée bénéficient généralement d'une sécurité et d'une sûreté accentuée. En effet, ces structures privées qui sont installées au large de la COA (les plates formes pétrolières off-shore), à l'intérieur des côtes, (les plates formes pétrolières on-shore) ou dans les domaines portuaires (les terminaux pétroliers, à bois et minéraliers) respectent-elles de façon rigoureuse les injonctions de l'OMI

en matière de sécurité et de sûreté ? Dans les paragraphes suivants, nous répondrons à cette interrogation en examinant, dans un premier temps, la sécurité et la sûreté des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée et, dans un second temps, la sécurité et la sûreté des terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de la COA.

I – 2 – 1 : Une sécurité et une sûreté maximales des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée

Les installations pétrolières sont généralement des cibles lors des tensions entre Etats, pendant les soulèvements populaires ou lors des menaces des attentats terroristes. A titre d'illustration, pendant la seconde guerre mondiale, les puits de pétrole de Sumatra et de Bornéo avaient été détruits par les militaires hollandais en déroute et la compagnie Royal Dutch Shell afin d'éviter leur contrôle par l'armée japonaise. Pendant la guerre du Golfe en 1991, l'armée irakienne avait incendié les puits et saboté les installations pétrolières koweïtiennes avant de battre en retraite sous la pression des troupes de l'ONU dirigées par l'armée américaine.

Dans le Golfe de Guinée, plus précisément dans le Delta du Niger, les installations pétrolières des compagnies Shell, Total, les techniciens occidentaux et leurs collaborateurs nigériens sont très souvent les cibles des peuples Ibo et Ogoni qui revendiquent une meilleure répartition des retombées financières du pétrole. Ainsi, le 15 juin 2005, 2 cadres pétroliers allemands et 4 travailleurs nigériens avaient été enlevés au Nigéria par les militants du groupe Mosop. D'après la presse internationale, un autre cadre allemand et son chauffeur nigérien avaient été enlevés le 4 août 2006 à Abéakouta au Nigéria par l'un des groupes des « revendicateurs » du Delta du Niger. Selon la même source, 200 prises d'otage ont été enregistrées dans cette région en 2007. Dans la nuit du 30 au 31 octobre 2008, 10 otages dont 7 français avaient été capturés à bord d'un navire du groupe français BOURBON (sous traitant de TOTAL) opérant sur un terminal pétrolier au large de la péninsule de Bakassi au Cameroun. Cette prise d'otage avait été revendiquée par un groupe qui se fait appeler « les commandants de la liberté de Bakassi ». Après 12 jours de négociation entre le Gouvernement camerounais et les représentants de ce groupe aux revendications floues, 8 otages dont 7 français et un tunisien avaient été libérés le 11 novembre 2008.

Face à ces perturbations qui gênent considérablement l'exploitation pétrolière dans le monde, en particulier dans le Golfe de Guinée, les entreprises pétrolières implantées dans cette région ont renforcé la sécurité et la sûreté de leurs installations. Ainsi, les plates formes pétrolières du Golfe de Guinée bénéficient d'une sûreté maximale et accentuée qui les protège des actes de vandalisme des groupes de revendicateurs de la rente pétrolière. Malgré ces mesures de sûreté, les actes de déstabilisation des installations pétrolières ne cessent pas dans cette région. Cependant, les installations off-shore sont moins touchées que les installations on-shore et les ports pétroliers. En effet, quelles sont les mesures de sécurité et de sûreté qui sont mises en place pour protéger les installations pétrolières off-shore et on-shore du Golfe de Guinée, et les ports pétroliers de cette région ?

I – 2 – 1 – 1 : L'éloignement des côtes des installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée est un atout favorable pour leur sécurité et leur sûreté

Les installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée sont à l'abri des déstabilisations et des sabotages orchestrés par des revendications populaires. En effet, éloignées du continent africain qui est parfois exposé à des guerres civiles et des actes de sabotage perpétrés par des soulèvements populaires, les installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée bénéficient d'un environnement favorable pour la sécurité et la sûreté des opérations pétrolières. C'est-à-dire que la production du brut et son acheminement dans les pétroliers sont réalisés dans un environnement sûr. Cette sûreté doit être cependant relativisée, car ces installations pétrolières off-shore ne sont pas infranchissables.

D'ailleurs, l'éloignement des installations pétrolières off-shore de la côte n'apparaît plus comme un atout infranchissable dans la mesure où on constate une véritable avancée technologique dans la création des armements de guerre de destruction massive tels que les missiles, les avions pirates et bien d'autres armes de destruction massive. Conscients de cette évolution, les responsables des installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée, en collaboration avec d'autres responsables des installations pétrolières off-shore du monde, ont engagé plusieurs réflexions afin de mettre leurs installations pétrolières off-shore à l'abri des menaces.

Ainsi, une réflexion a été menée dans la perspective de la construction par les compagnies parapétrolières d'équipements off-shore submersibles. Cette idée nous paraît louable et encourageante, car elle permettrait de garantir la sécurité et la sûreté de la production pétrolière off-shore en la mettant totalement à l'abri des menaces terroristes, comme c'est le cas des stations de pompage polyphasiques immergées au fond de la mer et des pipelines sous-marins qui ont entraîné la suppression de certaines plates-formes.

Toutefois, les installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée bénéficient d'une surveillance accentuée par des hélicoptères des entreprises pétrolières qui exploitent le pétrole brut de cette région. Cette surveillance par hélicoptère devient permanente et quotidienne en cas de crise politique, de guerre civile ou de soulèvement populaire important dans l'un des pays de cette région, comme l'illustre la photo N°34 sur laquelle on voit un hélicoptère qui survole une plate-forme pétrolière off-shore au large des côtes nigérianes.

Photo N°34 : Surveillance d'une plate forme pétrolière off-shore au large du Nigéria

par un hélicoptère



Cliché: Wikimedia Commons: http://fr.wikipedia.org/wiki/image:oil_platform.jpeg

Dans le même ordre d'idées, Philippe Gelinet de la Direction Sécurité Générale de Total affirmait, lors de son intervention pendant le 2^e Colloque International de la Sûreté Maritime qui s'est tenu à Nantes du 27 au 28 septembre 2007, que la sûreté des installations pétrolières off-shore fait partie de leurs priorités et qu'elle est considérée comme un défi à relever. Ainsi, un système de protection des installations off-shore reparti en 3 zones de sûreté en circonférence a été mis en place. En effet, le premier cercle de sûreté qualifié de « zone

d'exclusion » est distant des installations de 100 m. Le second cercle de sûreté qualifié de « zone restreinte » est distant des installations de 200 m, et distant du premier cercle de 100 m. Le dernier cercle de sûreté qualifié de « zone de surveillance » est distant des installations de 500 m. L'entrée d'un pétrolier dans cette troisième zone est soumise à une autorisation obligatoire et son accès est strictement interdit aux embarcations quelle qu'en soit la raison. Cette mesure de sûreté permet de prémunir les installations pétrolières off-shore des menaces asymétriques, c'est-à-dire des menaces qui pourraient provenir des embarcations des détracteurs bien armés qui rôdent souvent dans le Delta du Niger.

Ces dispositions de sécurité et de sûreté permettent de s'assurer, en cas de crise politique ou de soulèvement populaire, que les installations pétrolières off-shore ne sont pas à la merci des revendicateurs qui peuvent emprunter des pirogues pour aller les saboter ou les détruire, comme c'est le cas des installations pétrolières on-shore qui subissent régulièrement la révolte des peuples autochtones des régions pétrolifères.

I – 2 – 1 – 2 : Les installations pétrolières on-shore du Golfe de Guinée subissent régulièrement la révolte des peuples autochtones malgré leur sécurité et leur sûreté accentuées

Le Golfe de Guinée renferme environ 13 installations pétrolières on-shore réparties dans 6 des 7 pays producteurs de pétrole de cette région, à savoir : l'Angola, le Cameroun, le Congo, le Gabon, le Nigéria et le Tchad (les installations pétrolières de la Guinée Equatoriale sont exclusivement en off-shore). Ces installations pétrolières on-shore subissent régulièrement la révolte des populations autochtones. Ces révoltes sont plus accentuées dans le Delta du Niger où les peuples Ibo et Ogoni du Nigéria sabotent de façon récurrente les installations pétrolières pour se faire entendre.

Le Delta du Niger est considéré comme une région trouble du Golfe de Guinée dans le domaine de l'exploitation pétrolière, dans la mesure où les autochtones Ibo et Ogoni réclament régulièrement une meilleure distribution des revenus pétroliers. En effet, nous avons encore en mémoire la guerre du Biafra orchestrée par le peuple Ibo de mai 1967 à janvier 1970 contre le pouvoir fédéral du Nigéria. Si ce conflit trouve ses origines dans les antécédents sociologiques et historiques, ce sont les causes immédiates politiques et surtout

économiques qui provoquent son déclenchement. Car, les Ibo dirigés par le Colonel Ikemba Ojukou Odumegwu, Gouverneur de la province orientale, s'étaient engagés dans la voie de la sécession. Cette décision était motivée par la découverte d'importants gisements locaux de pétrole qui auraient pu permettre l'édification d'un Etat Africain moderne, fierté du monde noir. Les velléités sécessionnistes des Ibo sont refusées par le gouvernement fédéral de Lagos qui décide d'ébranler les Ibo en divisant l'Eastern région en 3 Etats fédérés, dans le cadre d'une partition de la fédération en 12 Etats, et impose un blocus à la région rebelle. Cette partition de la région avait pour but de priver les Ibo de l'accès au territoire pétrolifère. Ainsi, les mesures drastiques du gouvernement fédéral et l'entêtement des Ibo conduisirent inexorablement à une guerre civile à la suite de la proclamation de l'indépendance du Biafra par le Colonel Ojukou Odumegwu. Cette guerre civile qui a duré 3 ans et qui a fait des milliers de morts et des dégâts matériels importants, a eu pour enjeu le contrôle des gisements du pétrole du Delta du Niger.

Après ce conflit, la tension n'est pas retombée dans le Delta du Niger, car c'est désormais le peuple Ogoni qui réclame à son tour une meilleure redistribution de la rente pétrolière par des méthodes qui fragilisent la sécurité et la sûreté des installations pétrolières on-shore de cette région.

Situé dans la région du Delta du Niger, plus précisément au Sud et au Sud-est du Nigéria où se trouvent les principales réserves pétrolières de ce pays, le peuple Ogoni conduit par l'écrivain Ken Saro Wiwa, autochtone de cette région, entame une révolte à la fin des années 1990 jusqu'au début des années 2000. Trois principales causes sont à l'origine du soulèvement du peuple Ogoni, à savoir : le chômage, le conflit de localisation de type expropriatif et la dégradation de l'environnement de la région. C'est le dernier facteur cité qui a « mis le feu aux poudres », dans la mesure où c'est celui qui a le plus attiré l'attention de la communauté internationale grâce à Ken Saro Wiwa.

Les préoccupations d'ordre environnemental n'avaient jamais été le centre d'intérêt des compagnies pétrolières, encore moins celui du gouvernement du Nigéria. Alors que dans le delta du Niger qui est qualifié « d'éponge à pétrole » du Nigéria, les pétroliers laissent les torchères de gaz brûler à ciel ouvert et ne se soucient pas d'entretenir les pipelines afin de réduire les risques de pollution en cas d'explosion ou de fuite. Face à ce constat et furieux des injustices imputées aux compagnies pétrolières, les partisans de Ken Saro Wiwa bloquent la

production dans l'Ogoniland et chassent les opérateurs pendant un mouvement de révolte. Ils protestent ainsi contre l'exploitation de ce qu'ils considèrent comme leur pétrole, (le pétrole est la propriété de l'Etat d'après la constitution nigériane) et contre l'absence de retombées positives pour leurs collectivités locales, et réclament des compensations pour les dégâts causés à leur terre et pour une meilleure existence. La violence embrase ainsi le Delta du Niger.

Ainsi, en 1993, Shell se voit obligé d'arrêter sa production dans l'Ogoniland à la suite des émeutes sur ses sites de production. Conscient de l'importance capitale des recettes pétrolières dans le budget de l'Etat (les revenus pétroliers contribuent à hauteur de 97% dans le budget de l'Etat fédéral de Nigéria), le gouvernement fédéral dirigé par le Général dictateur Abacha réagit par la violence et décide de « mater » la révolte. Les Ogoni sont ainsi pourchassés, arrêtés, brutalisés et plusieurs d'entre eux sont victimes d'exécution sommaire. En 1994, le leader de la révolte Ken Saro Wiwa et plusieurs de ses partisans sont accusés du meurtre de 4 chefs traditionnels de l'Ogoniland. Malgré la pression internationale, ils sont jugés, condamnés et exécutés par le gouvernement fédéral du Nigéria le 10 novembre 1995.

L'exécution de Ken Saro Wiwa et de ses compagnons (8 personnes) n'a pas résolu le problème de la violence dans le Delta du Niger. Car, depuis plusieurs années cette région est toujours le théâtre d'affrontements entre les forces de l'ordre du gouvernement fédéral et les habitants. Les violences entre les différentes communautés de cette région y sont également constatées. La situation de cette région est donc explosive et toutes les parties sont sur « le qui-vive ». En d'autres termes, une nouvelle révolte peut resurgir à n'importe quel moment et perturber l'exploitation pétrolière, d'où la mise en œuvre des mesures de sécurité et de sûreté accentuées des installations pétrolières on-shore du Delta du Niger.

Face à ces différentes révoltes qui perturbent les installations pétrolières on-shore, les responsables des compagnies pétrolières (Total, Shell et bien d'autres) ont renforcé la sécurité et la sûreté de leurs sites d'exploitation et de leurs travailleurs qui sont généralement victimes d'enlèvements. En effet, la sécurité et la sûreté de ces sites sont désormais assurées par les agents de sécurité des sociétés privées, les forces de l'ordre gouvernementales et les services de surveillance internes aux compagnies. Ces mesures de sécurité et de sûreté sont accentuées sur les zones névralgiques de la phase d'exploitation dont le sabotage peut encore bloquer

l'essentiel de la production comme les principaux terminaux pétroliers (le Delta du Niger compte 12 principaux terminaux pétroliers, il s'agit d'Anten, Bonny, Escravos, Forcados, Ima, Odulu, Oso Field, Pennington, Port-Harcourt, Quu Iboe et Ukpokiti).

Il importe de souligner que les revendications dans les pays du Golfe de Guinée pour une meilleure redistribution de la rente pétrolière sont légion. Ne pouvant toutes les énumérer ici, nous avons choisi la guerre du Biafra menée par le peuple Ibo contre le gouvernement fédéral du Nigéria et la révolte du peuple Ogoni parce que ces deux événements ont le plus mobilisé la communauté internationale. A l'instar des installations pétrolières off-shore et on-shore, les ports pétroliers et les raffineries du Golfe de Guinée bénéficient également d'une sécurité et d'une sûreté accentuée.

I – 2 – 1 – 3 : La sécurité et la sûreté accentuées des ports pétroliers et les raffineries du Golfe de Guinée

La quasi-totalité des sites pétroliers du Golfe de Guinée sont localisés en milieu marin ou sur le littoral. Par conséquent, plusieurs ports pétroliers et des raffineries se sont installés sur la côte afin de faciliter le raffinage et le chargement du brut ou du pétrole raffiné dans les navires pétroliers. En effet, le Golfe de Guinée renferme plus d'une vingtaine de ports pétroliers repartis dans les 7 pays producteurs de pétrole de cette région. Ainsi, le Nigéria qui est le premier producteur africain de pétrole, dispose de 10 ports pétroliers, l'Angola en possède 6, le Congo-Brazzaville 5, le Gabon 4, le Cameroun 2 et la Guinée Equatoriale 1. Ce nombre va sans doute évoluer, si ce n'est déjà le cas, dans la mesure où cette région réputée pétrolifère suscite toujours l'attention des grandes compagnies pétrolières qui accentuent les recherches de l'or noir qui s'achèvent souvent par l'implantation d'un port pétrolier pour l'exploitation du gisement découvert (Carte N°14).

Carte N°14 : Les ports pétroliers, les plates-formes pétrolières et les raffineries des pays producteurs de pétrole du Golfe de Guinée



Ces ports pétroliers sont souvent victimes des soulèvements populaires des populations du Golfe de Guinée. Comme nous l'avons démontré pour les installations

pétrolières off-shore et on-shore, le Delta du Niger est la région où les revendications sont régulières et mettent en danger les ports pétroliers. C'est pourquoi les responsables des compagnies pétrolières ont pris des mesures de sécurité et de sûreté draconiennes pour protéger leurs installations pétrolières contre les actes de vandalisme et les prises en otage de leurs employés. Ces ports mettent en application stricte les mesures du Code ISPS. L'entrée est strictement réservée aux employés et toute personne désirant entrer dans l'enceinte portuaire doit présenter une autorisation délivrée par le responsable de la sécurité et de la sûreté, et l'avis de celui-ci est demandé par les agents de sécurité de la guérite avant l'entrée au port. Des agents de sécurité de sociétés privées font la patrouille dans l'enceinte portuaire 24 h sur 24 h, autrement dit du 1^{er} janvier au 31 décembre sans relâche. En cas de crise politique ou de soulèvement populaire, les agents de sécurité de sociétés privées reçoivent le renfort de l'armée qui circonscrit toute la zone portuaire et protège les installations jusqu'à la fin des revendications.

En ce qui concerne les raffineries, le Golfe de Guinée en compte une dizaine, soit 4 au Nigéria et une dans chacun des 7 autres pays producteurs de pétrole de cette région (Carte N°16, sur la page précédente). Ces raffineries subissent également des actes de vandalisme et de sabotage orchestrés par les peuples autochtones qui réclament une meilleure distribution de la rente pétrolière. C'est encore le Delta du Niger qui est la région la plus touchée. En effet, les raffineries du Nigéria sont souvent l'objet de pillage et de sabotage. Les pipelines sont généralement perforés par les autochtones en signe de protestation, ceux-ci ont ainsi mis en place un véritable réseau de vol de pétrole raffiné issu de pipelines qu'ils perforent nuitamment. Ces autochtones procèdent également aux enlèvements des cadres occidentaux des raffineries et des employés nigériens. Et conditionnent leur libération par le versement d'une « rançon ».

Face à cette situation, les responsables des compagnies pétrolières ont engagé des agents de sécurité de sociétés privées pour assurer la sécurité et la sûreté de leurs installations et de leurs employés. En effet, ces raffineries sont surveillées de jour comme de nuit durant toute l'année. L'armée nationale nigérienne est appelée en renfort en cas de troubles politiques. Les employés sont logés dans un camp de haute sécurité. Ce camp est encerclé dans un rayon de 50 m par l'armée. La sécurité à l'intérieur est assurée par les agents de sécurité de sociétés privées. Les employés vont au travail dans un bus blindé convoyé par l'armée et les agents de sécurité privés. Ceux-ci sont prêts à abattre toute personne qui tenterait un enlèvement ou

empêcherait le convoi d'avancer. Aucun employé ne doit sortir après le travail, quelle que soit la raison. Car, ils ont à leur disposition dans le camp, des cuisiniers, des médecins et un confort agréable pour bien vivre (piscine, salle de jeux, bar et bien d'autres loisirs). Il est regrettable que des hommes qui ont aussi besoin de se mouvoir soient enfermés de cette façon. Dans tous les cas leur sécurité et leur sûreté passent avant toute chose. Ces mesures de sécurité et de sûreté portent leurs fruits dans la mesure où la presse internationale affirme que les prises d'otages ont largement diminué dans la région du Delta du Niger.

Le niveau de sûreté général des installations portuaires est sans doute la somme des niveaux de sûreté, dans la mesure où l'OMI exige 3 niveaux de sûreté pour les installations portuaires. En effet, d'après cette définition et au regard de l'analyse que nous avons faite sur la sûreté des installations pétrolières du Golfe de Guinée, nous pouvons affirmer avec une ferme conviction que les installations pétrolières du Golfe de Guinée fonctionnent au niveau de sûreté 2. Et que le niveau de sûreté 3 est régulièrement actionné pendant des crises politiques ou des soulèvements populaires afin de protéger ces installations qui sont une importante source financière pour l'ensemble des pays producteurs de pétrole de cette région. Les terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de la présente région fonctionnent-ils au même niveau de sûreté que les plates formes pétrolières privées ?

I – 2 – 2 : La sécurité et la sûreté rigoureuses des terminaux privés des ports de la Côte Ouest Africaine

Les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine disposent en leur sein de plusieurs terminaux privés. Ceux-ci sont exploités selon les règles du transport maritime international impulsées par l'OMI. En effet, la sécurité et la sûreté de ces terminaux privés sont des préoccupations majeures de leurs responsables. Ainsi, dans le cadre de notre travail, nous avons choisi d'examiner la sécurité et la sûreté des terminaux suivants : les terminaux à bois, les terminaux minéraliers et les terminaux pétroliers. Dans les paragraphes suivants, nous démontrerons que les terminaux privés implantés dans les complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine bénéficient d'une sécurité et d'une sûreté rigoureuse et exemplaire.

I – 2 – 2 – 1 : La sécurité et la sûreté des terminaux à bois de la COA est acceptable

La Côte Atlantique Africaine est couverte d'une immense couche forestière. Celle-ci est plus accentuée en Afrique Centrale car cette zone est couverte par une grande forêt qualifiée de « forêt équatoriale ». Tous les pays couverts par cette immense forêt équatoriale se sont lancés dans l'exploitation du bois ou ont délivré à des sociétés privées des autorisations d'exploitation. Cette exploitation du bois a entraîné la création des terminaux à bois privés dans les domaines portuaires de cette région, dans la mesure où plus de 80% du bois exploité est exporté dans les pays développés tels que la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, les Etats-Unis, l'Angleterre et bien d'autres.

Les responsables des terminaux à bois implantés dans les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine appliquent de façon exemplaire les mesures de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI. Généralement situés en aval des complexes portuaires (c'est le cas des terminaux à bois du port d'Owendo et du Port Autonome de Douala), les terminaux à bois sont dotés de mesures de sécurité et de sûreté acceptables. En effet, les terminaux à bois de la COA fonctionnent à un niveau de sûreté normal, car ils disposent des moyens de sécurité indispensables tels que : l'éclairage, le gardiennage, la police portuaire, les panneaux de sécurité, les extincteurs, et la clôture de sécurité de la station de carburant.

Cependant, certains de ces terminaux sont exposés au danger permanent à cause de leur situation géographique. C'est le cas du terminal à bois du complexe portuaire d'Owendo qui est à proximité de l'île Coniquet : cette proximité le met en contact direct avec les villages avoisinants et l'expose ainsi à diverses menaces car l'accès est facile par le plan d'eau. C'est également le cas du terminal à bois du Port Autonome de Douala qui est à proximité de la zone de plaisance et de la zone de développement urbain : les billes de bois flottant gênent très souvent les bateaux de plaisance et l'accès à ce terminal est facile par la zone de développement urbain. D'ailleurs, on constate dans ces 2 terminaux à bois le vol récurrent des grumes flottantes.

Par ailleurs, le chargement de grumes se déroule toujours en rade, en effet, les actes illicites peuvent être perpétrés contre les navires dans la mesure où la surveillance sur la rade n'est généralement pas efficace. Malgré ces lacunes, nous affirmons que la sécurité et la

sûreté des terminaux à bois implantés dans les ports de la Côte Atlantique Africaine est assurée de façon acceptable. Qu'en est-il des terminaux minéraliers ?

I – 2 – 2 – 2 : La sécurité et la sûreté acceptables des terminaux minéraliers de la COA

Les pays de la Côte Ouest Africaine bénéficient d'un sous-sol riche en minerai. En effet, ces pays disposent des richesses suivantes ; le fer, le manganèse, l'uranium, le phosphate, l'or, le cuivre et bien d'autres richesses. Généralement exploités en quantité et exportés dans les pays développés, ces minerais disposent de terminaux spécialisés dans les complexes portuaires de cette région. Ne pouvant examiner la sécurité et la sûreté de l'ensemble des terminaux minéraliers implantés dans tous les ports de la COA, nous avons choisi dans le cadre de notre travail et à titre d'illustration d'examiner l'organisation de la sécurité et de la sûreté du terminal minéralier du complexe portuaire d'Owendo.

Le terminal minéralier du complexe portuaire d'Owendo bénéficie d'une sécurité et d'une sûreté acceptables dans la mesure où les responsables de cette structure mettent en application autant que faire se peut les exigences de l'OMI en la matière. En effet, comme dans tous les terminaux privés, l'accès au terminal minéralier du port d'Owendo est strictement surveillé par des agents de sécurité d'une société privée spécialisée dans le domaine de la surveillance et de la sécurité. Par ailleurs, le PFSO du port minéralier d'Owendo, nous a affirmé pendant nos enquêtes de terrain que, depuis l'année 2004, le port minéralier d'Owendo a subi plusieurs évaluations par le cabinet BMV. Et que ces différentes évaluations ont permis de délimiter le port et de mettre en place un plan de sûreté que nous n'avons pas pu voir malgré nos multiples requêtes auprès de celui-ci. Il a appliqué ainsi le principe de la confidentialité du plan de sûreté comme l'exige le Code ISPS. Nous louons son attitude et l'encourageons dans son travail, car nous l'avons presque « harcelé », afin de voir si sa fermeté était inébranlable. Il a réussi notre test dans la mesure où il a fait preuve de professionnalisme.

En outre, le PFSO du port minéralier d'Owendo nous a également informés qu'un plan de crise a été mis en place et que celui-ci devait être accepté par le Directeur Général de la COMILOG avant son application. Ce plan est différent du plan de sûreté en ce sens qu'il est essentiellement basé sur les mesures d'évacuation des agents du port minéralier en cas de

crise. Nonobstant, cette différence, il est aussi confidentiel. Nous avons pu l'obtenir, mais nous ne pouvons pas le publier. Car, notre honnêteté intellectuelle ne nous permet pas d'exposer cette structure dont les responsables nous ont fait confiance.

Toutes ces mesures contribuent de façon exemplaire et acceptable à la sécurité et à la sûreté du terminal minéralier implanté dans le domaine portuaire d'Owendo. Malgré ces dispositions de sécurité et de sûreté, ce terminal présente quelques faiblesses qui l'exposent à des dangers.

En effet, le terminal minéralier du complexe portuaire d'Owendo est vulnérable. Le plan d'eau de cette structure est et reste le point le plus vulnérable (rappelons que la vulnérabilité du plan d'eau est le point faible de toutes les installations portuaires de la Côte Atlantique Africaine). Car, les bassins sur lesquels sont installés les postes minéraliers sont perméables et la surveillance n'est pas efficace à ces endroits. Ainsi on constate la pénétration des barques des pêcheurs sous l'estacade. Ces pêcheurs malintentionnés montent très souvent à bord des navires avec l'ambition de partir en Europe. A cet effet, les responsables de ce terminal doivent prendre des mesures pour accentuer la sécurité et la sûreté de ce poste minéralier, car le laxisme pourrait entraîner des conséquences néfastes : par exemple les piroguiers qui passent sans inquiétude sous l'estacade du port minéralier d'Owendo peuvent profiter de cette ouverture pour rallier le terre-plein à conteneurs de la compagnie d'exploitation SATRAM qui le jouxte et commettre ainsi des actes illicites.

Malgré ces lacunes, le terminal minéralier du complexe portuaire d'Owendo jouit d'une sécurité et d'une sûreté remarquables. Nous osons croire et admettre que l'ensemble des terminaux minéraliers implantés dans les domaines portuaires de la Côte Ouest Africaine bénéficient également d'une sécurité et d'une sûreté acceptables, car ces terminaux sont indispensables dans la chaîne d'extraction, de transport et de commercialisation des minerais issus du sous-sol. Les terminaux pétroliers bénéficient-ils également d'une sécurité et d'une sûreté remarquables ?

I – 2 – 2 – 3 : Les terminaux pétroliers installés dans les ports de la COA bénéficient d'une sécurité et d'une sûreté améliorées

Situés dans le Golfe de Guinée, la quasi-totalité des complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine disposent d'un terminal pétrolier. Celui-ci permet généralement le transit des produits pétroliers raffinés pour les entreprises de redistribution implantées dans le domaine portuaire comme la SGEPP au port d'Owendo/Libreville ou à destination des pays non producteurs de pétrole. En effet, ces terminaux pétroliers bénéficient d'une sécurité et d'une sûreté accentuées, car les dispositions de sécurité et de sûreté exigées par le Code ISPS sont mises en valeur. Les produits pétroliers transitent généralement par les pipelines implantés sous les appontements afin de les isoler des chocs et des contacts avec les navires à quai.

Ces terminaux pétroliers sont généralement clôturés par des barrières constituées de fils métalliques qui empêchent l'accès aux personnes dont la présence n'est pas obligatoire. Son accès est conditionné par le rythme d'accostage des navires transportant les produits pétroliers raffinés. Les terminaux sont généralement isolés des quais commerciaux : c'est le cas du terminal pétrolier du complexe portuaire de Douala/Bonabéri qui se trouve en amont de ce port, plus précisément à Bonabéri. C'est aussi le cas du terminal pétrolier du domaine portuaire d'Owendo/Libreville qui se trouve à l'extrémité du port commercial et très proche des installations de la SGEPP qui reçoivent les produits pétroliers.

En effet, les terminaux pétroliers des complexes portuaires de la COA bénéficient d'une sécurité et d'une sûreté améliorées, car les responsables de ces structures sont conscients qu'un incident dans cette zone pourrait embraser l'ensemble du port. Malgré ces mesures de sûreté mises en œuvre, on relève quelques lacunes qui fragilisent l'efficacité de la sûreté de ces terminaux pétroliers. Les pipelines des terminaux pétroliers de certains ports de la Côte Atlantique Africaine sont souvent coupés par des malfrats qui volent les produits pétroliers raffinés (essence, gasoil, pétrole raffiné et bien d'autres produits) pour aller les revendre au marché noir. C'est le cas du terminal pétrolier du complexe portuaire d'Owendo/Libreville, dont les pipelines subissent souvent l'assaut des malfrats de nationalité nigériane et ghanéenne. Ceux-ci sont généralement des pêcheurs qui connaissent bien le plan d'eau de ce complexe portuaire. Comme nous l'avons souligné dans les paragraphes précédents, le plan d'eau est l'une des faiblesses majeures de la sécurité et de la sûreté des ports de la COA.

Au terme de cet examen de la sécurité et de la sûreté des terminaux privés implantés dans les complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine, nous pouvons affirmer que contrairement aux installations pétrolières privées, les terminaux privés de cette région

fonctionnent au niveau de sûreté 1, dans la mesure où ces terminaux disposent des mesures de sécurité et de sûreté élémentaires comme les terminaux commerciaux. Toutefois, des efforts doivent être accomplis afin que le Code ISPS soit appliqué de façon plus acceptable dans cette partie des ports de la COA.

Conclusion du chapitre I de la quatrième partie

Au total, nous pouvons retenir de ce chapitre trois points essentiels. Le premier point est l'effort insuffisant que les gouvernements des pays de la COA font pour l'application des règles et conventions de l'OMI. En effet, les autorités de cette région sont conscientes de la lutte contemporaine contre le terrorisme international qui menace tous les secteurs de l'économie mondiale, notamment le transport maritime international. Ainsi, ils appliquent autant que faire se peut et à leur rythme les injonctions de l'OMI. Cependant, les efforts consentis sont encore très insuffisants, par conséquent, les ports de cette région sont en retard dans la mise en œuvre des règles et conventions en transport maritime. A titre d'illustration, plusieurs pays de cette région n'ont pas encore mis en œuvre le plan de sûreté de leur complexe portuaire qui participe au commerce international. C'est le cas du Cameroun dont le plan de sûreté du port autonome de Douala/Bonabéri n'est pas encore établi.

Interrogé à ce sujet lors de nos recherches sur le terrain en mai 2007, le Commandant et PFSO du port de Douala/Bonabéri affirmait « *qu'il y a une réelle avancée sur sa conception* ». Ceci nous paraît « léger » et pas convainquant comme réponse dans la mesure où l'entrée en vigueur des plans de sûreté avait été fixée pour juillet 2004 par l'OMI. Par conséquent, le port de Douala-Bonabéri a déjà 4 ans de retard sur la mise en œuvre de son plan de sûreté. C'est vraiment regrettable. On pourrait se demander si ce retard n'est pas dû à un manque d'une réelle volonté politique d'appliquer à la lettre les exigences de l'OMI et à la lenteur administrative dont font preuve la plupart des administrations africaines ? Nous osons espérer que ce retard ne durera pas une éternité.

Le second aspect que nous devons retenir dans ce chapitre est l'incapacité de l'AGPAOC à faire respecter à ses Etats membres les règles et conventions de l'OMI. En effet cette association présente plusieurs faiblesses. Elle ne dispose pas d'une mesure de sanction à l'endroit des Etats qui ne respecteraient pas leurs engagements et les injonctions de l'OMI. Ainsi, elle se trouve dans une situation de léthargie, dans la mesure où certains de ses Etats membres affirment davantage leur souveraineté au détriment des intérêts communs tandis que d'autres ne s'acquittent pas de leur contribution financière annuelle. Comment peut-elle dans ces conditions faire respecter à ses Etats les règles et conventions impulsées par l'OMI ? Il ne serait pas exagéré de penser que c'est une structure vide qui n'atteindra jamais ses objectifs. Cependant, nous gardons espoir, en espérant que ses responsables mettront en œuvre un processus qui permettra de la redynamiser afin qu'elle veille à l'application des conventions internationales imposées par l'OMI.

Le dernier aspect que nous devons retenir dans ce chapitre est la sécurité et la sûreté accentuées des installations portuaires et des terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de pays du Golfe de Guinée. En effet, les installations portuaires privées font souvent l'objet de vandalisme et de sabotage par des populations autochtones des régions pétrolifères. La COA n'y échappe pas. Car, le Delta du Niger où sont situés les plus gros gisements de pétrole de cette région est très instable, dans la mesure où les populations de cette région organisent régulièrement des enlèvements des travailleurs étrangers pour réclamer une meilleure redistribution des revenus du pétrole. Cette situation a obligé les responsables des installations pétrolières situées dans cette zone à prendre des dispositions de sécurité et de sûreté draconiennes. Ainsi, on peut affirmer, sans risque majeur de se tromper, que les installations pétrolières de la présente région fonctionnent au niveau de sûreté 2 et que le niveau de sûreté 3 est généralement actionné en cas de crises politiques ou de soulèvements populaires.

Chapitre II : Les propositions à l'échelle d'un port : proposition d'un plan de sûreté pour le port de Douala/Bonabéri et d'un plan de réhabilitation

de la signalisation maritime pour le port d'Owendo/Libreville

L'amélioration de la sécurité et de la sûreté portuaires dans les pays de la Côte Ouest Africaine fait partie sans doute des soucis fondamentaux des responsables de cette région en charge du transport maritime. Nous partageons également ce souci. C'est pour cette raison que nous nous permettons de proposer dans ce chapitre un plan de sûreté pour le port de Douala/Bonabéri et un plan de réhabilitation de la signalisation maritime pour le port d'Owendo/Libreville. Ces plans que nous proposons dans les prochains paragraphes tiennent strictement compte des manquements soulignés dans les deux précédentes parties de ce travail en matière de sécurité et de sûreté portuaires. En effet, durant nos recherches dans ce complexe portuaire, nous avons pu acquérir des informations capables de nous permettre de dresser un plan de sûreté portuaire. Ce plan peut être généralisé à d'autres ports de la COA, à condition de prendre en compte les spécificités des complexes portuaires auxquels on souhaiterait le transposer.

Il convient de souligner ici que nous n'avons pas vu le plan de sûreté portuaire en cours de réalisation par les responsables du port autonome de Douala/Bonabéri. Nous n'avons d'ailleurs pas fait la demande par respect du Code ISPS qui stipule que le plan de sûreté portuaire doit être placé en lieu sûr et que son contenu ne doit jamais être révélé au public. Par conséquent, le plan de sûreté que nous proposons pour cette installation portuaire ne doit pas être utilisé ou interprété à des fins terroristes. Dans tous les cas, nous déclinons notre responsabilité face à toute exploitation malveillante de ce plan de sûreté portuaire, et réaffirmons notre sympathie aux autorités portuaires de Douala/Bonabéri qui nous ont ouvert leurs portes afin que nous obtenions les éléments qui nous ont permis de réaliser ce travail. En effet, c'est simplement le désir de contribuer à la sûreté de ce complexe portuaire qui nous a conduits à faire cette proposition que nous trouvons acceptable et utile, car elle donne une idée de la conception des plans de sûreté des installations portuaires de la Côte Atlantique Africaine.

II – 1 : Proposition d'un plan de sûreté pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri

Le plan de sûreté portuaire se présente comme un outil de gestion et de planification. C'est un document qui met en évidence les domaines d'intervention en préconisant avec précision les actions à mener et les moyens nécessaires. Il prévoit des dispositions à prendre pour chaque niveau de sûreté. Par conséquent, le plan de sûreté que nous proposons doit obéir à cette exigence. C'est-à-dire qu'il doit prendre en compte les niveaux de sûreté 1, 2, et 3.

Dans le souci de l'efficacité du plan de sûreté que nous proposons, le port de Douala doit être au préalable délimité en zones de sûreté. Ainsi, en raison de l'évaluation que nous avons faite des points les plus exposés au risque dans ce port, nous répartirons la sûreté de ce port en zones et en fonction des activités qui s'y exercent. En effet, nous proposerons les mesures de sûreté par rapport aux aspects suivants :

- L'accès aux installations : **zone A**
- L'accès aux zones restreintes : **zone B**
- La manutention de la cargaison : **zone C**
- Le trafic des passagers et la manutention des bagages : **zone D**
- L'avitaillement des navires : **zone E**
- La surveillance des installations.

Il serait judicieux, pour plus de lisibilité, d'affecter des badges en fonction des zones d'exploitation. Ainsi, nous proposons des couleurs pour chaque zone d'exploitation portuaire (Tableau N°22).

En effet, pour une meilleure compréhension des mesures de sécurité qui seront proposées dans le plan de sûreté, nous allons d'abord faire une description sommaire du dispositif de sûreté proposé, avant de présenter les dispositions de sûreté à prendre dans chaque zone d'exploitation.

Tableau N°22 : Les zones d'exploitation du plan de sûreté proposé

Les activités	Les zones	Les couleurs des badges
L'accès aux installations	A	Jaune
L'accès aux zones restreintes	B	Rouge
La manutention de la cargaison	C	Vert
Le trafic des passagers et la manutention des bagages	D	Bleu
L'avitaillement des navires	E	Magenta

Source : Conception et réalisation, Guy Merlo Madougou Ndjeunda

II – 1 – 1 : Description sommaire du dispositif de sûreté proposé

La description du dispositif de sûreté que nous proposons est axée sur le contrôle des accès, des passagers et de leurs bagages à main, des bagages non accompagnés ou bagages en soute et de la cargaison.

II – 1 – 1 – 1 : Le contrôle des accès

Le contrôle des accès vise à empêcher l'accès au navire à toute personne malveillante. Chaque complexe portuaire doit avoir une zone publique (bureaux, parking) librement accessible aux employés, aux passagers et accompagnateurs, et une zone réservée (telles que les zones d'embarquement, d'entreposage des cargaisons, les quais) dont l'accès doit être strictement limité aux seules personnes dûment habilitées telles que les personnes munies d'une carte d'embarquement, les personnes titulaires d'un titre d'accès en zone restreinte avec limitation des zones de sûreté à l'intérieur.

Par ailleurs, un contrôle manuel des titres d'accès doit être réalisé, ainsi qu'une véritable inspection de filtrage des personnes. Celle-ci doit être très rigoureuse dans les zones les plus sensibles.

II – 1 – 1 – 2 : Le contrôle des passagers et de leurs bagages à main

Le contrôle des passagers et de leurs bagages a pour but de filtrer les accès au navire. Cette inspection de filtrage permet de détecter tout objet susceptible de représenter un danger pour la sûreté du navire. Ainsi, le passager doit être soumis à plusieurs contrôles de sûreté jusqu'à son accès au navire. Le plus visible de ces contrôles doit être l'examen du bagage à main à l'aide d'appareils radioscopiques.

II – 1 – 1 – 3 : Le contrôle des bagages non accompagnés ou bagages de soute

Le contrôle des bagages non accompagnés ou bagages de soute doit être appliqué pour la sûreté du navire et des passagers qui s'y trouvent. Ce principe repose sur la vérification de chaque bagage embarqué. En effet, chaque bagage embarqué doit correspondre à une personne présente à bord du navire : c'est le rapprochement bagage/passager. Les agents de sûreté mandatés pour cette tâche doivent s'assurer qu'aucun bagage ne contient un danger : c'est le contrôle du contenu effectué à l'aide d'appareils radioscopiques ou par la fouille manuelle. Celle-ci peut s'exercer sur 50% des bagages.

II – 1 – 1 – 4 : Le contrôle de la cargaison

Le contrôle de la cargaison fait l'objet de procédures spécifiques qui permettent de s'assurer que l'ensemble des colis embarqués a été contrôlé en amont par les transitaires, « chargeurs connus » ou « établissements connus » au port sur le lieu de production ou de chargement. Ainsi, le passage en amont permet d'assurer le contrôle de toute la cargaison embarquée. Celle qui n'est pas sécurisée à l'arrivée doit être soumise à une visite de sûreté. Dans le cas contraire, elle n'embarque pas. Car, dans le processus de sûreté, aucun risque ne doit être pris dans l'embarquement d'un colis si celui-ci suscite des doutes.

Après cette description sommaire du dispositif de sûreté que nous proposons, nous allons nous atteler dans les paragraphes suivants à présenter le plan de sûreté que nous suggérons pour l'amélioration de la sûreté au port autonome de Douala/Bonabéri.

II – 1 – 2 : Les mesures de protection à adopter au port de Douala/Bonabéri

Les mesures de protection que nous proposons pour le plan de sûreté du complexe portuaire de Douala prennent en compte l'accès aux installations portuaires, l'accès dans des zones restreintes, la manutention de la cargaison, la manutention des bagages, l'avitaillement des navires et la surveillance des installations.

II – 1 – 2 – 1 : Les mesures à prendre pour l'accès aux installations ou zone A

Les dispositions de sûreté que nous proposons respectent les trois niveaux de sûreté imposés par le Code ISPS.

II – 1 – 2 – 1 – A : Les dispositions de sûreté au niveau 1

Les mesures de sûreté du niveau 1 ou mesures permanentes sont données à titre indicatif. Elles ont pour objectif d'instaurer un environnement sûr pour l'exploitation du port. Le filtrage sera exercé à la fois sur les piétons et sur les véhicules. Surtout en ce qui concerne le port commercial situé sur la rive gauche, par rapport à l'envergure des mouvements qu'il reçoit.

- L'accès au port commercial
 - Les piétons emprunteront la voie menant au poste de contrôle ; leur accès doit toujours se faire par la petite porte ;
 - Les visiteurs en voiture doivent être stoppés avant le portail d'entrée afin d'éviter des encombrements pouvant obliger de laisser passer expéditivement le premier véhicule.

Par ailleurs, les agents de sécurité doivent toujours procéder à :

- 1 – Une mise en application rigoureuse des consignes relatives au contrôle sans défaut des cartes individuelles d'accès, des autorisations temporaires et des macarons ;

- 2 – Un contrôle des personnes et des véhicules suspects devant accéder dans l'enceinte portuaire ;
- 3 – Un badge d'identification de couleur **jaune** sera remis à toute personne dont l'accès a été accordé, et un permis d'accès aux véhicules autorisés ;
- 4 – Le refoulement systématique des clandestins aux entrées ;
- 5 – Le registre de la main courante tenu par les agents de sécurité de la guérite doit être tenu à jour ;
- 6 – Une rotation permanente des surveillants au poste d'entrée pour éviter qu'une certaine familiarité ne s'installe entre les visiteurs et eux, et qu'un relâchement du travail ne se fasse sentir ;
- 7 – Une présence permanente des surveillants au périmètre de ronde ;
- 8 – Exiger les titres d'embarquement pour les passagers devant embarquer ;
- 9 – Restreindre l'accès aux piétons par la seule entrée du poste de contrôle ;
- 10 – Fermeture de l'entrée située au prolongement du bâtiment du Service de Sécurité Incendie et Pollution ;
- 11 – Renforcement des agents de force de l'ordre dans les navires à quai. Au lieu de 1 gendarme, 2 ou 3 serait préférable.

Soulignons que les contrôles doivent s'effectuer dans le strict respect des droits des personnes et de la dignité humaine.

- L'accès au port à bois

Certaines des mesures permanentes évoquées pour l'accès au port commercial de Douala sont aussi valables pour le port à bois qui a à peu près la même configuration, notamment le contrôle des accès :

- Les piétons emprunteront la voie menant au poste de contrôle ;
 - Les visiteurs en voiture doivent être stoppés avant le portail ;
 - Un badge d'identification de couleur **jaune** doit être remis à toutes les personnes dont l'accès a été accordé, et un permis d'accès doit également être remis aux véhicules autorisés ;
 - Le refoulement systématique des clandestins aux entrées ;
 - Une présence permanente des surveillants au périmètre de ronde ;
 - Surveillance de la rade par une unité mobile de la marine commise à cet effet. Cette mesure permettra de limiter le vol des grumes.
- L'accès au parc des voitures d'occasion
 - La surveillance doit être accentuée à l'entrée du parc des voitures de seconde main. Pour ce faire, un badge de couleur **jaune** doit être remis à toute personne dont l'accès a été accordé ;
 - Un registre des voitures dans le parc doit être à la disposition des agents de sécurité de la guérite. Celui-ci permettra de ne faire entrer que des gens qui ont la référence exacte de la voiture qu'ils viennent délivrer. En d'autres termes, la présence d'une personne dans le parc doit correspondre à une voiture ;
 - Ne faire entrer qu'une personne pour une voiture à délivrer ou un groupe de voitures appartenant à une personne ;
 - Eloigner les attroupements à l'entrée du parc à au moins 500 m ;

- L'accès du parc doit être interdit aux véhicules des hommes d'affaires qui viennent délivrer leurs voitures de seconde main ;
 - Augmenter la clôture du parc qui a actuellement une hauteur d'environ 2 m ;
 - Accentuer la vérification des documents à la guérite lors de la sortie des véhicules du parc. Cela permettrait d'éviter des confusions et surtout des vols de voitures ;
 - Accentuer la surveillance dans le parc par les agents de sécurité.
- L'accès au port de rive droite à Bonabéri

Le port de rive droite du complexe portuaire de Douala/Bonabéri regroupe essentiellement les activités liées à l'exploitation et à la recherche pétrolières. En effet, les mesures de sécurité adéquates doivent être prises afin de garantir sa sûreté exemplaire. Ainsi, les mesures de sécurité suivantes doivent être prises dans cette partie du port :

- Une mise en application rigoureuse des consignes relatives au contrôle sans défaut des cartes individuelles d'accès ; les autorisations d'accès doivent être temporaires ;
- Un contrôle des personnes et des véhicules suspects devant accéder dans l'enceinte portuaire. En effet, si la suspicion est très forte sur une personne ou sur un véhicule, l'accès doit lui être refusé ;
- Un badge d'identification de couleur **jaune** sera remis à toute personne dont l'accès a été accordé et un permis d'accès aux véhicules autorisés ;
- Le registre de la main courante tenu par les agents de sécurité de la guérite doit être tenu à jour ;
- Une rotation permanente des surveillants au poste d'entrée pour éviter qu'une certaine familiarité ne s'installe entre les visiteurs et eux, et qu'un relâchement du travail ne se fasse sentir ;

- Une présence permanente des surveillants au périmètre de ronde doit être organisée, car les installations implantées sur cette rive sont jugées très sensibles ;
- Restreindre l'accès aux piétons par la seule entrée du poste de contrôle ;

II – 1 – 2 – 1 – B : Les mesures de sûreté au niveau 2

Au niveau de sûreté 2 où les mesures additionnelles doivent être maintenues en raison d'un risque accru d'incident, les mesures suivantes seront appliquées :

- 1 – Affectation d'un personnel supplémentaire sur les points d'accès et les barrières du périmètre de ronde ;
- 2 – Le renforcement des barrières de sûreté afin de dissuader et d'accentuer la pression sur des malfrats ;
- 3 – L'accès doit être refusé aux personnes ne pouvant justifier leur identité ou le motif de leur visite à l'installation portuaire ;
- 4 – Une fouille systématique des personnes et de leurs bagages à main et des véhicules doit être mise œuvre. Pour ce faire, une cabine d'inspection avec 2 ou 3 agents de sûreté doit être installée pour la circonstance. Il importe ici de souligner que l'inspection doit être faite sous l'autorité d'un Officier de Police Judiciaire assermenté en la matière.
- 5 – Un renforcement de sûreté du côté de la mer par des patrouilles régulières doit être également organisé ;
- 6 – Le renforcement du dispositif d'éclairage et de balisage de sécurité est aussi souhaitable.

II – 1 – 2 – 1 – C : Les plans conjoncturels d'action au niveau 3

Les mesures de sûreté au niveau 3 ou mesures spéciales sont des dispositions de sûreté à prendre en cas de crise. Les dispositions suivantes doivent être prises à ce niveau :

- 1 – L'alerte doit être immédiatement donnée ;
- 2 – L'installation portuaire doit être déclarée en état de crise. A cet effet, tout le commandement du comité de crise doit être réuni, à savoir : les Agents de Sûreté de l'installation portuaire, les Agents de Sûreté des navires à quai, le Commandement de la Gendarmerie, le Commandement de la Police, le Chef du bureau de la Douane, les opérateurs économiques exploitant le domaine portuaire ;
- 3 – L'accès d'une partie ou de tout le port doit être temporairement interdit aux usagers jusqu'à la maîtrise de la situation ;
- 4 – L'autorisation d'accès aux installations portuaires doit être accordée uniquement aux personnes chargées de réagir à la menace ;
- 5 – Les mouvements de personnes ou de véhicules à l'intérieur de l'installation ou d'une partie de celle-ci doivent être suspendus ;
- 6 – Les rondes de surveillance doivent être augmentées à l'intérieur et à l'extérieur de l'installation portuaire en fonction de l'ampleur de la crise ;
- 7 – Les opérations portuaires doivent être totalement suspendues sur les installations concernées par la crise ;
- 8 – Les mouvements des navires doivent être coordonnés par rapport à la crise ;
- 9 – Une partie ou toute l'installation portuaire doit être évacuée. Cette évacuation tiendra compte de l'ampleur de la crise.

Il convient de souligner que le complexe portuaire de Douala/Bonabéri doit disposer d'un plan d'action d'urgence qui comporterait l'ensemble des mesures et procédures à adopter afin de réagir face à l'imminence d'une menace : un plan dont les consignes doivent être respectées une fois l'alerte donnée par le niveau de sûreté 3. En effet, quelles sont les mesures à mettre en œuvre dans les zones d'accès restreint du port de Douala ?

II – 1 – 2 – 2 : Les mesures à mettre en oeuvre dans les zones d'accès restreint ou zone B

Les zones d'accès restreint du port servent à la protection des personnes, des navires, de la cargaison, des équipements et de tous les systèmes de surveillance de sûreté contre toute manipulation criminelle. L'accès à ces zones doit être autorisé par le port d'un badge de couleur **rouge**.

En effet, au complexe portuaire de Douala/Bonabéri, les zones d'accès restreint sont les suivantes :

- Les zones adjacentes aux navires, côté terre et côté mer ;
- Les zones d'embarquement et de débarquement des passagers ;
- Les zones affectées à la manutention et à l'entreposage de la cargaison ;
- Les zones de stockage des matières dangereuses et potentiellement dangereuses ;
- Les vannes d'avitaillement des navires.

II – 1 – 2 – 2 – A : Les mesures de sûreté de niveau 1

Les mesures de sûreté à appliquer au niveau de sûreté 1 dans les zones d'accès restreint au port de Douala/Bonabéri sont les suivantes :

1 – Il faudra délimiter une zone de sécurité sur un rayon de 3 miles environ, avec pour centre le bâtiment de la capitainerie du port. Dans les surfaces hors barrières de sécurité, les patrouilles y seront organisées. Par contre, pour des zones dans l'enceinte portuaire, il faudrait prévoir :

a) – L'établissement des laissez-passer pour des personnes et des véhicules autorisés à circuler dans ces zones ;

b) – L'établissement des laissez-passer pour le personnel du navire en congé à terre. Cependant, il faudrait toujours organiser une fouille de leurs bagages s'ils en ont, au débarquement et/ou à l'entrée dans l'installation portuaire après leur congé à terre ;

c) – Accentuer la surveillance permanente de ces zones.

2 – Il faudrait aménager une tour de contrôle à la capitainerie afin qu'un suivi régulier des mouvements dans ces zones soit exercé depuis la capitainerie ;

3 – Il faudrait ériger des barrières ponctuelles efficaces de sécurité lors des opérations d'embarquement et de débarquement des passagers, de manutention de la marchandise, d'accostage des navires ;

4 – Pour des zones d'entreposage des produits dangereux, il faudrait prévoir des panneaux avec des indications d'accès aux personnes non autorisées ;

5 – Il faudrait prévoir des systèmes de radar et de caméras afin de détecter les intrusions frauduleuses dans ces zones restreintes ;

6 – Il faudrait enfin exercer un contrôle sur les navires en rade.

II – 1 – 2 – 2 – B : Les mesures de sûreté de niveau 2

Au niveau de sûreté 2, la surveillance des zones restreintes doit être fréquente et le contrôle des accès doit être renforcé. A cet effet, les mesures supplémentaires à appliquer sont les suivantes :

1 – L'utilisation des dispositifs automatiques de détection d'intrusion dont le contrôle se fera par la station radar de la capitainerie doit être de mise ;

- 2 – Les barrières provisoirement érigées doivent être renforcées ;
- 3 – L'accès aux zones doit être davantage restreint ;
- 4 – Les caméras enregistreuses doivent être placées en permanence dans ces zones ;
- 5 – Les rondes doivent être accrues jour et nuit dans ces zones, par conséquent, il faudrait augmenter le nombre des personnels de surveillance ;
- 6 – Il faudrait également restreindre l'accès aux zones voisines des zones concernées par la crise. Par exemple, il faudrait refuser le passage aux pirogues de pêches à proximité des navires.

II – 1 – 2 – 2 – C : Les dispositions conjoncturelles de sûreté de niveau 3

Au niveau de sûreté conjoncturelle ou niveau de sûreté 3, les consignes de sûreté doivent être respectées par des agents chargés de réagir à l'incident. Ainsi, les mesures spéciales suivantes doivent être prises :

- 1 – A l'intérieur des zones d'accès restreint, d'autres zones restreintes doivent être créées à proximité des zones d'incident afin de mieux canaliser la menace. L'accès à ces zones doit être interdit à toute personne dont la présence n'est pas nécessaire pour la maîtrise de l'incident.
- 2 – Des fouilles accentuées doivent être systématiquement organisées dans ces zones afin d'appréhender la menace et rétablir l'ordre.
- 3 – Toutes les personnes suspectes doivent être arrêtées afin de subir un interrogatoire de la part des agents de la Police Judiciaire.

En définitive, la zone d'accès restreint du port de Douala doit être en permanence sous surveillance, car c'est une zone très stratégique comme celle de la manutention des cargaisons que nous allons examiner dans les paragraphes suivants.

II – 1 – 2 – 3 : Les dispositions de sûreté pour la manutention de la cargaison ou zone C

La manutention de la cargaison est une étape très importante dans le processus de sûreté portuaire. En effet, nous proposons que l'accès aux zones de manutention de la cargaison au port autonome de Douala soit réglementé par le port d'un badge de couleur **verte**. Car, d'après le Code ISPS, les mesures de sûreté relatives à la manutention de la cargaison doivent permettre :

- D'empêcher toute manipulation criminelle ; et
- D'empêcher qu'une cargaison dont le transport n'est pas prévu soit acceptée et entreposée à l'intérieur de l'installation portuaire¹⁹⁸.

Par ailleurs, les mesures de sûreté devraient comporter des procédures de contrôle de l'inventaire aux points d'accès à l'installation. Lorsque la cargaison se trouve à l'intérieur de l'installation portuaire, elle devrait pouvoir être identifiée comme ayant été contrôlée et acceptée en vue de son chargement sur un navire ou de son entreposage temporaire dans une zone d'accès restreint en attendant le chargement. Il pourrait être opportun d'imposer des restrictions à l'entrée des cargaisons dans l'installation portuaire lorsque la date de chargement n'est pas confirmée (Code ISPS, Partie B, Art. 16.31).

Ainsi, les mesures de sûreté suivantes doivent être mises en œuvre aux trois niveaux de sûreté qu'exige le présent Code.

II – 1 – 2 – 3 – A : Les mesures de sûreté de niveau 1

Les procédures suivantes sont à suivre pour le maintien de la sûreté au niveau 1 :

- 1 – Les indications réelles sur la cargaison entrant au port doivent être rigoureusement vérifiées ;
- 2 – Les véhicules de transport doivent subir une fouille rigoureuse ;

¹⁹⁸ Code ISPS, Partie B, Art.16.30

3 – Il faudrait procéder à des contrôles réguliers des engins de manutention, de la cargaison, des zones d'entreposage avant et pendant les opérations de manutention ;

4 – Il faudrait vérifier que l'arrimage des conteneurs est conforme à la réglementation, (soit 2 conteneurs et pas plus) ;

5 – Il faudrait prévoir des couloirs d'aération afin d'éviter que les malfrats ne se faufilent entre deux conteneurs ;

6 – Vérifier les scellés et autres méthodes utilisées pour empêcher toute manipulation criminelle ;

7 – Il faudrait surveiller régulièrement l'entreposage des produits dangereux ;

8 – Il faudrait contrôler et rendre difficile l'accès aux installations pétrolières.

Pour que la sûreté des installations portuaires soit efficace à ce niveau de sûreté, les inspections de la cargaison doivent se faire soit par :

- Un moyen visuel et physique,
- L'utilisation des dispositifs de détection radioscopiques.

II – 1 – 2 – 3 – B : Les dispositions de sûreté de niveau 2

Les dispositifs de sûreté au niveau 2 sont des mesures supplémentaires applicables pendant la manutention de la cargaison dans le but de renforcer le contrôle. Elles comprennent les exigences suivantes :

1 – Une fouille renforcée des véhicules de transport de la marchandise ;

- 2 – Un contrôle plus poussé des documents requis afin de s'assurer que seule la marchandise déclarée entre dans les installations portuaires ;
- 3 – Suivre particulièrement les cargaisons qui sont temporairement entreposées dans l'installation portuaire jusqu'à leur chargement dans les navires ;
- 4 – Une inspection détaillée de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage à l'intérieur des installations ;
- 5 – Une vérification accentuée des scellés et des méthodes de protection contre toute manipulation criminelle ;
- 6 – Un renforcement de la vigilance autour des hangars et des terre-pleins.

A ce niveau de sûreté, les procédures d'inspection de la cargaison seront les suivantes :

- L'utilisation plus fréquente du matériel radioscopique de détection ;
- Une inspection plus régulière de la cargaison, des engins de transport et des zones d'entreposage à l'intérieur de l'installation portuaire. Par exemple : des examens visuels et physiques.

II – 1 – 2 – 3 – C : Les mesures de sûreté de niveau 3

Au niveau de sûreté 3, les consignes données doivent être respectées par l'installation portuaire en coopération avec les responsables des navires à quai. Car, le déclenchement de ce niveau de sûreté est fait en période de crise. Ainsi pour une bonne gestion de celle-ci, les responsables de l'installation portuaire doivent travailler de concert avec les responsables des navires à quai.

En effet, en période de crise, les mesures à prendre pour la manutention de la cargaison sont les suivantes :

1 – Une suspension ou une restriction des mouvements de la cargaison dans l'enceinte portuaire ou à bord des navires ;

2 – Un inventaire et une vérification des marchandises dangereuses, et de leur emplacement dans l'installation portuaire.

La manipulation de la cargaison en période de crise n'est pas une chose aisée, c'est pourquoi nous réaffirmons que le plan de sûreté doit être scrupuleusement respecté dans ce sens pour limiter les dégâts. Car une mauvaise application du plan en période de crise pourrait entraîner des pertes énormes à l'installation portuaire et aux navires à quai. En outre, quelles sont les mesures de sûreté à prendre pour la manutention des bagages au complexe portuaire de Douala/Bonabéri ?

II – 1 – 2 – 4 : Les mesures de sûreté à prendre pour la manutention des bagages ou zone D

L'accès dans la zone du trafic de passagers et de la manutention des bagages ne sera admis que sur présentation d'un badge de couleur **bleu**, remis à l'entrée, ou du badge permanent remis au seul personnel du port autorisé (badge d'accès à l'installation portuaire de couleur **jaune**). Rappelons qu'il existe deux sortes de bagages, à savoir : les bagages non accompagnés ou bagages de soute et les bagages accompagnés ou bagages à main.

En effet, les bagages non accompagnés doivent subir les mesures de contrôle suivant :

1 – Au départ, les bagages doivent être mis dans une salle de simulation où sont procédés tous les contrôles. Avant cela il faudrait faire **le rapprochement passager/bagage** qui consiste à identifier le propriétaire du bagage et lui attribuer un coupon à cet effet ;

2 – les bagages doivent être filtrés avant d'entrer dans la zone restreinte pour embarquement ;

3 – Après enregistrement, ils doivent être systématiquement isolés des autres qui n'auront pas encore été contrôlés. Après la procédure de contrôle, un coupon devra justifier que le filtrage a été effectué. Grâce à cette méthode, la gestion des bagages est facilitée. Les bagages non reconnus ou non enregistrés ne seront pas admis à bord du navire ;

4 – Par ailleurs, cette catégorie de bagages doit être inspectée par imagerie radioscopique et fouillée avant d'être entreposée ou admise dans le navire ;

5 – Après leur inspection, les bagages peuvent être manutentionnés en toute sûreté.

II – 1 – 2 – 4 – A : Les dispositions de sûreté de niveau 1

Au niveau de sûreté 1, les dispositions à prendre pour une gestion sûre du trafic de passagers et la manutention des bagages sont les suivantes :

1 – Un contrôle physique à 100% des passagers et des bagages avec le matériel d'imagerie/détection, notamment aux rayons X, doit être mis en œuvre ;

2 – La surveillance des bagages déjà inspectés doit être renforcée pour éviter que des personnes malintentionnées y ajoutent des bagages non inspectés ;

3 – Les conteneurs doivent être scellés avant la zone de sortie tri-bagages, afin qu'aucune contamination ne soit possible jusqu'au navire ;

4 – Les circuits des passagers et des bagages déjà inspectés doivent être protégés, afin d'éviter toute tentative d'infiltration des passagers non contrôlés, ou d'échange d'un bagage contrôlé contre un bagage non inspecté.

II – 1 – 2 – 4 – B : Les mesures de sûreté de niveau 2

Les mesures supplémentaires suivantes doivent être appliquées lors de la gestion du trafic de passagers et de la manutention des bagages au niveau de sûreté 2 :

1 – L'équipe d'opérateurs d'imagerie doit être renforcée, afin de faire face à la menace ;

2 – Il faudrait procéder à une fouille plus détaillée des passagers et des bagages ;

3 – Les passagers et les bagages déjà inspectés doivent être très bien isolés. Si possible, il faudrait les convoier immédiatement dans le navire ou dans les hangars protégés ;

4 – Il faudrait accorder une attention particulière aux bagages :

- A double fonds ;

- Lourds ;

- Aux appareils électroniques (éventuellement les soumettre à un examen radioscopique complémentaire, vérifier qu'ils ne sont pas anormalement lourds ou légers, les ouvrir).

II – 1 – 2 – 4 – C : Le plan de sûreté de niveau 3

Les mesures de sûreté suivantes doivent être adoptées en période de crise pour la gestion du trafic des passagers et de la manutention des bagages :

1 – L'accès à l'installation portuaire doit être refusé aux passagers suspects et aux bagages non accompagnés ;

2 – Les passagers et les bagages doivent être soumis à une inspection plus détaillée sous plusieurs angles ;

3 – Les contrôleurs doivent se préparer à suspendre ou restreindre la manutention des bagages non accompagnés ;

4 – Pour tout appareil électronique, à l'issue de l'examen radioscopique, il conviendrait de demander au propriétaire de le faire fonctionner ou de soumettre son appareil à un contrôle de détection de traces d'explosifs ;

5 – Il faudrait faire passer tous les bagages encombrants dans la salle de simulation, afin de détecter la dissimulation de tous objets explosifs.

II- 1 – 2 – 5 : Les dispositions de sûreté à prendre pendant l'avitaillement des navires ou zone E

Il existe dans les installations portuaires les équipements d'alimentation en soute et en eau. En effet, ces endroits sont très sensibles et méritent une attention particulière. Ainsi, l'accès au périmètre où s'effectuent les opérations d'avitaillement des navires (les vannes d'eau, les pompes de carburant) doit être strictement réservé aux personnels autorisés. Ceux-ci doivent avoir un badge de couleur **rose**.

Dans le cas des provisions qui sont livrées de l'extérieur, les mesures de sûreté prises consistent à :

- Vérifier les provisions et l'intégrité des emballages ;
- Empêcher que les provisions soient acceptées sans inspection, ou si elles n'ont pas été commandées ;
- Empêcher toute manipulation criminelle ;

- Fouiller le véhicule de livraison ;

- L'escorter à l'intérieur de l'installation portuaire.

En effet, il est recommandé qu'une liste des fournisseurs des navires soit remise aux autorités de gestion de l'installation portuaire, ainsi que les besoins des navires. Par ailleurs, les autorités portuaires doivent rechercher la preuve que les livraisons effectuées ont bien été commandées par le navire, avant de l'accepter dans l'installation portuaire. Si toutes ces conditions sont remplies, les mesures à mettre en œuvre à chaque niveau de sûreté sont les suivantes :

II – 1 – 2 – 5 – A : Les mesures de sûreté au niveau 1

Au niveau de sûreté 1, les consignes de sûreté suivantes doivent être respectées afin que les opérations d'avitaillement se déroulent correctement :

- 1 – La notification préalable des besoins du navire doit être présentée aux autorités portuaires ;

- 2 – La notification préalable du chargement à recevoir, de l'identité du chauffeur et de ses coordonnées, du numéro d'immatriculation du véhicule doit être soumise à la connaissance des autorités portuaires ;

- 3 – Une inspection des provisions de bord, par un examen visuel et physique ou par le matériel de détection doit être faite par un agent de la capitainerie avant l'accès du chargement dans l'enceinte du port ;

- 4 – Une fouille du véhicule de livraison doit être réalisée par les agents de sécurité de la guérite avant son accès au port.

II – 1 – 2 – 5 – B : Le plan de sûreté au niveau 2

Les mesures supplémentaires de sûreté à prendre pendant l'avitaillement au port autonome de Douala/Bonabéri sont les suivantes :

- 1 – Une fouille minutieuse du véhicule de livraison doit être effectuée, afin de détecter toute menace ;
- 2 – Une inspection détaillée des provisions, grâce à une utilisation plus fréquente du matériel d'imagerie/détection doit être mise en œuvre ;
- 3 – Le véhicule de livraison doit être escorté dans l'installation portuaire, afin d'éviter son détournement pour des objectifs criminels ;
- 4 – Une vérification en coordination avec le personnel du navire des provisions par rapport à la note de livraison doit être faite ;

II – 1 – 2 – 5 – C : Les dispositions de sûreté au niveau 3

Les mesures de sûreté spéciales consistent à faire des préparatifs pour une restriction ou une suppression de l'approvisionnement du navire. En effet, au complexe portuaire de Douala/Bonabéri, elles pourraient se résumer aux dispositions suivantes :

- 1 – Se préparer à répondre à toute demande complémentaire d'avitaillement du navire ;
- 2 – Prévoir des moyens disponibles de lutte contre des incidents. Ceux-ci doivent être conservés dans un magasin de crise du port ;
- 3 – Être capable de confiner une zone d'incident, d'en restreindre l'accès et d'écarter toute personne non essentielle en son sein ;

4 – Les agents chargés de l’avitaillement des navires doivent procéder à des inspections plus détaillées des provisions et du véhicule de livraison ;

5 – Il faudrait isoler le plus rapidement possible le véhicule de livraison en cas d’incident.

Par ailleurs, en dehors des mesures de sûreté présentées dans les 4 zones que nous avons circonscrites au complexe portuaire de Douala/Bonabéri, il est judicieux, voire obligatoire, de proposer aussi les mesures de surveillance des installations pour que le plan de sûreté que nous proposons soit complet. Ainsi, dans les paragraphes suivants, nous proposons les mesures pour la surveillance des installations du domaine portuaire de Douala.

II – 1 – 2 – 6 : La surveillance des installations portuaires

Le port doit être doté en permanence des moyens pour une bonne surveillance des installations, dans l’enceinte portuaire, aux abords, à terre et sur l’eau. Ces moyens de surveillance peuvent consister en :

- La nécessité d’un bon éclairage, le balisage des plans d’eau ou le balisage de sécurité sur les quais ;
- L’importance en nombre de surveillants ;
- La multiplication des rondes et des patrouilles ;
- L’acquisition des moyens motorisés pour les patrouilles sur l’eau ;
- L’acquisition des matériels de détection automatique des intrusions, qui déclencheront une alarme sonore ou/et visuelle en cas de menace.

II – 1 – 2 – 6 – A : Les mesures de sûreté au niveau 1

Au niveau de sûreté 1, les mesures de sûreté applicables pour la surveillance du complexe portuaire de Douala/Bonabéri sont les suivantes :

- 1 – Installation sur le bassin d'un système de télésurveillance ;
- 2 – Réaménager la tour de contrôle de la capitainerie qui sert de mirador, afin de mieux contrôler l'ensemble du port ;
- 3 – Une surveillance accrue des points d'accès, barrières et zones d'accès restreint ;
- 4 – Augmenter l'éclairage y compris celui fourni par les navires ;
- 5 – Faire des rondes dans le port afin d'appréhender des personnes dont la présence n'est pas justifiée dans l'installation portuaire, mais qui y accèdent par la corruption des agents de la guérite ou par d'autres moyens.

II – 1 – 2 – 6 – B : Les dispositions de sûreté au niveau 2

Les mesures supplémentaires suivantes doivent être prises afin de renforcer la surveillance du complexe portuaire de Douala/Bonabéri :

- 1 – Il faut accroître l'intensité de l'éclairage dans l'ensemble du domaine portuaire ;
- 2 – Il faut accroître l'utilisation des matériels de surveillance ;
- 3 – Au besoin, l'utilisation d'un éclairage supplémentaire et le renforcement des patrouilles à pied et sur l'eau ;
- 4 – Il faudrait renforcer la liaison entre les stations terriennes et les stations maritimes.

II – 1 – 2 – 6 – C : Les mesures de sûreté au niveau 3

Les mesures de sûreté à adopter au port autonome de Douala/Bonabéri en cas de crise peuvent se résumer aux dispositions suivantes :

- 1 – La surveillance doit être renforcée ; le temps imparti aux patrouilles et aux rondes doit être également renforcé ;
- 2 – L'ensemble des équipements capables d'enregistrer les mouvements à l'intérieur et à l'extérieur du port, sur un rayon de 2 milles doit être branché ;
- 3 – La durée de fonctionnement des équipements de surveillance doit être prolongée ou s'étendre 24h/24 pendant la période de crise. (Caméras enregistreurs) ;
- 4 – Allumer l'ensemble de l'éclairage autour et à l'intérieur de la zone portuaire pendant la période de la crise.

Ainsi se présente le plan de sûreté portuaire que nous proposons pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri. Ce plan reste largement perfectible. Dans la même perspective, nous proposons dans les paragraphes suivants un plan de réhabilitation des aides à la navigation maritime au Gabon.

II – 2 : Une réhabilitation du système de signalisation maritime des ports de la Cote Ouest Africaine s'impose : Le cas de la réhabilitation des aides à la navigation maritime au Gabon

La situation actuelle des aides à la navigation maritime du Gabon est critique. En effet, le balisage des chenaux de l'estuaire du Komo et de l'île Mandji est à ce jour dans un état délabré comme nous l'avons démontré dans la deuxième partie de ce travail. Ainsi, les mesures d'urgence doivent être prises afin de remédier aux manquements constatés.

Conscient des responsabilités qui sont les siennes, le Service de Signalisation Maritime du Ministère de la Marine Marchande et des Equipements Portuaires (MMMEP) du Gabon a mis en place un plan d'urgence afin de réhabiliter le système de balisage de l'estuaire du Gabon qui est devenu obsolète depuis des années. Soulignons que le manque de moyens financiers retarde l'application de ce plan d'urgence.

II – 2 – 1 : Plan d'urgence pour la réhabilitation du système de signalisation maritime au Gabon

Le plan d'urgence défini par le Ministère de la Marine Marchande et des Equipements Portuaires devrait se définir en plusieurs articulations, en fonction des priorités et du coût de l'opération. En effet, il est vrai que ce vaste chantier ne peut se réaliser d'un seul coup. Ainsi, devrait-on d'abord réhabiliter le système de balisage flottant (bouées), puis remettre en état le balisage fixe (phares et balises) et, enfin mettre en service les moyens modernes (radar, sonde et sonar).

Le balisage flottant est de manière générale en quinconce (alternance de bouées de marque latérale et cardinale alignées tout au long du chenal). A certains endroits, le balisage est un balisage de port (bouées de marques opposées, se faisant face). En effet, le choix de ces établissements devrait déterminer les zones précises que doivent emprunter les navires tout au long de leur évolution dans le chenal d'accès. Ainsi, le service de signalisation maritime a retenu un programme en 5 périodes, tout en privilégiant les zones les plus fréquentées que sont les ports (Estuaire et baie du Cap Lopez). Ce programme tient également compte du facteur temporel. Il se présente de la manière suivante :

1^{ère} période : Réhabilitation du balisage flottant, du balisage d'atterrissage et restauration du balisage fixe des ports. Cette étape devrait s'accompagner de l'acquisition des embarcations légères (pirogues) pour l'entretien des établissements ;

2^e période : Réhabilitation du balisage de la baie de la Mondah et restauration des établissements de la zone et acquisition d'une vedette de balisage ;

3^e période : Réhabilitation des balisages fixes des eaux intérieures et mise en état des phares du Sud du Gabon ;

4^e période : Acquisition de micro baliseurs et démarrage des travaux du Cap Lopez ;

5^e période : Acquisition des équipements de recharge (bouées, équipements solaires et feux).

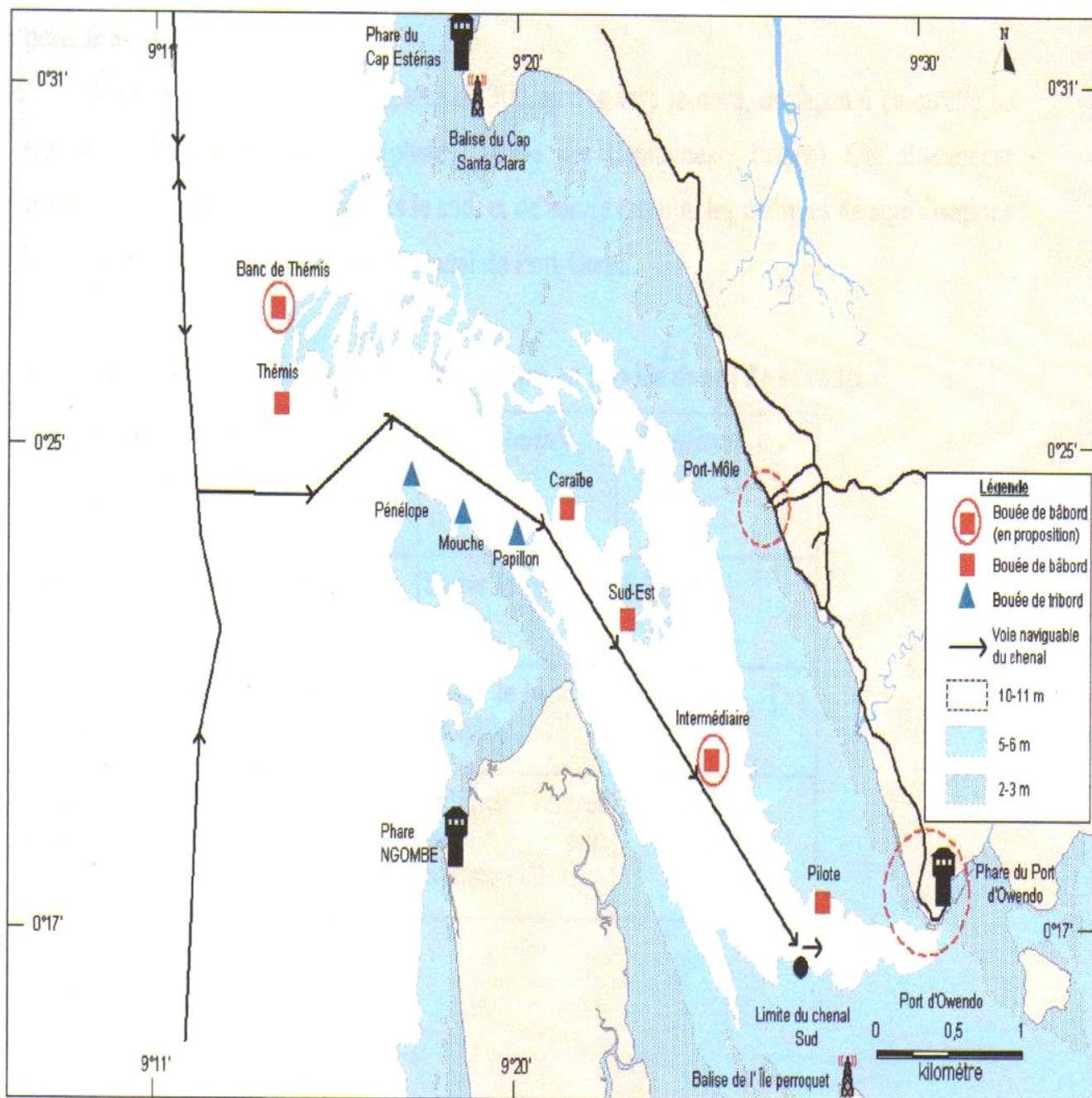
En effet, après avoir fait le bilan de l'état de la signalisation maritime des différents ports du Gabon, nous nous rendons compte que la réhabilitation du balisage flottant est le principal objectif à atteindre afin de rendre plus opérationnel le chenal d'accès et de sortie des ports de l'estuaire du Gabon et de l'île Mandji. Ainsi, il faudrait repenser une nouvelle organisation de ce système, car dans l'île Mandji, il faudrait désormais tenir compte, de manière urgente, des différents bancs de sable (Prince, Chapuis, Alcyon) qui gênent la progression des navires. A cet effet, nous proposons à travers les cartes N°15 et N°16 des suggestions concernant la réhabilitation des différents chenaux d'accès.

Ainsi, nous estimons que le plan de réhabilitation d'urgence de la signalisation maritime au Gabon doit s'atteler à la réhabilitation du balisage flottant dans l'estuaire du Gabon (rappelons que l'estuaire du Gabon abrite le port d'Owendo/Libreville) et dans la baie du Cap Lopez (la baie du Cap Lopez abrite le port de Port-Gentil). Et la mise en fonction des feux et balises défectueux. A cet effet, dans les paragraphes suivants nous présenterons nos suggestions au sujet de ces trois aspects.

II – 2 – 1 – 1 : La réhabilitation du balisage flottant dans l'estuaire du Gabon

La réhabilitation du balisage flottant de l'estuaire du Gabon doit tenir compte de l'ancien modèle de balisage qui prend en compte toute la signalisation maritime que l'on rencontre au fur et à mesure que l'on se rapproche du chenal d'accès du complexe portuaire d'Owendo. C'est-à-dire du phare du Cap Estérias, de la balise Pongara, des bouées Thémis, Pénélope, Mouche, Papillon, Caraïbe, Sud-est, Pilote jusqu'au Phare du port d'Owendo.

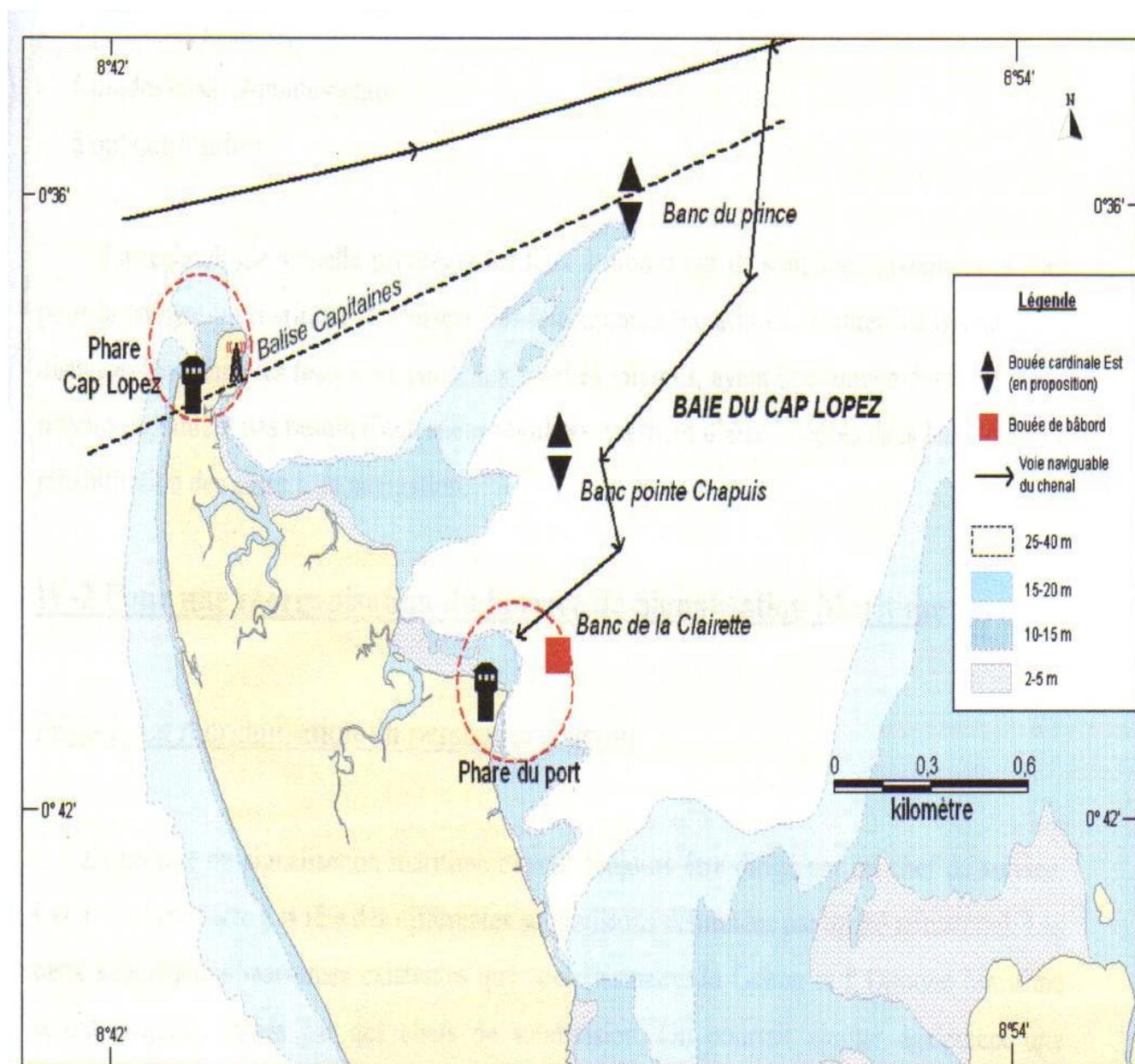
Carte N°15 : Suggestion pour la réhabilitation du chenal de l'estuaire du Gabon



Source : Carte de l'estuaire du Gabon au 1/50.000, SHM, 1963
 Réactualisée par Guy Merlo Madougou Ndjeunda en Mai 2008

Réalisée par Eugène Embo, LAGRAC (UOB), 2006.

Carte N°16 : Proposition pour la réhabilitation du chenal de l'île Mandji



Source : Carte de l'estuaire du Gabon au 1/50.000, SHM, 1963
Réactualisée par Guy Merlo Madougou Ndjeunda en Mai 2008

Réalisée par Eugène Embo, LAGRAC (UOB), 2006

Par ailleurs, au balisage du chenal d'accès de l'estuaire, devraient s'ajouter deux bouées supplémentaires de marques latérales ; la première permettrait de bien délimiter l'emplacement du *Peter One*, qui avait coulé en 2000 aux abords du banc de Thémis. Et l'autre que nous qualifions de bouée de transition devrait être placée entre la bouée Sud-est et la bouée Pilote, elle permettrait d'assurer une visibilité intermédiaire entre les feux de la bouée Pilote et la bouée Sud-est. A ces bouées, des bouées de dangers isolés pourraient être placées de part et d'autre de la proue et de la poupe du *Peter One*.

En outre, la bouée Mouche devrait être réhabilitée, afin de signaler le banc de Mouche (Bouée tribord). Le phare de Ngombé, après sa réhabilitation, devrait subir des visites périodiques et la maintenance des équipements afin de veiller sur le voyant lumineux qu'il est censé apporter. De même, la rénovation des installations et la réaffectation du personnel de gardiennage seraient louables. En effet, le tableau suivant (Tableau N°23) présente une liste des établissements flottants qui pourraient être rajoutés dans l'estuaire du Gabon.

Tableau N°23 : Les établissements flottants qui pourraient être rajoutés dans l'estuaire du Gabon

Etablissements à rajouter	Caractéristiques	Particularités	Identifications
Bouée du Banc Thémis (Peter One)	Latérale rouge (côté nord du banc)	Signaler le navire Peter One coulé depuis 2000	F.2é (4s) r Cardinale
Bouée du Thémis	Latérale rouge à bâbord	Orienter les navires vers le sud	F.3é (10s) b Cardinale
Bouée intermédiaire	Latérale rouge à bâbord	Améliorer le chenal d'accès	F.2é (4s) v Latérale

Source : L. G. Indjele Adouboua, Mémoire de DESS, Université Omar Bongo (Libreville), p. 97

II – 2 – 1 – 2 : La réhabilitation du balisage flottant dans la baie du Cap Lopez

La réhabilitation du balisage flottant dans la baie du Cap Lopez doit être mise en œuvre. Car, au niveau de l'île Mandji, en dehors du balisage existant et fonctionnel du terminal pétrolier de Total Gabon, aucune autre signalisation n'est capable d'orienter les navires jusqu'au port commercial de Port-Gentil.

Du fait de l'avancée progressive des bancs de sable vers le large, cette partie du littoral gabonais est une zone très délicate pour la navigation maritime. En effet, pour mieux naviguer dans cette zone, il faut prendre en compte les bancs de sable du Prince, de la pointe Chapuis et de la pointe Clairette.

Par ailleurs, il faudrait remettre en état de fonctionnement les feux du port de Port-Gentil afin de faciliter la localisation des emplacements précis des installations portuaires dans la nuit. Dans la même veine, le phare devrait être déplacé de 300 m vers le Nord de façon à ce qu'il se trouve sur l'alignement à 254° (Phare, balise des Capitaines, Prince). Cet alignement permettrait d'orienter les navires vers le sud et de suivre ensuite les marques de signalisations latérales, afin d'aboutir au port commercial de Port-Gentil. En effet, les établissements flottants à remettre en service dans l'île Mandji figurent dans le tableau suivant (Tableau N°24).

Tableau N°24 : Les établissements flottants à remettre en service dans l'île Mandji

Etablissements à rajouter ou à modifier	Caractéristiques	Particularités	Identifications
Bouée du Banc Prince	Cardinal est	Eviter le banc du Prince	F.3é. (10s)
Bouée de la pointe Chapuis	Cardinal est	Eviter le banc du Chapuis	F.2é. (6s) v
Bouée de la pointe Clairette	Tribord	Indiquer l'entrée du port commercial	F.é. (4s) r

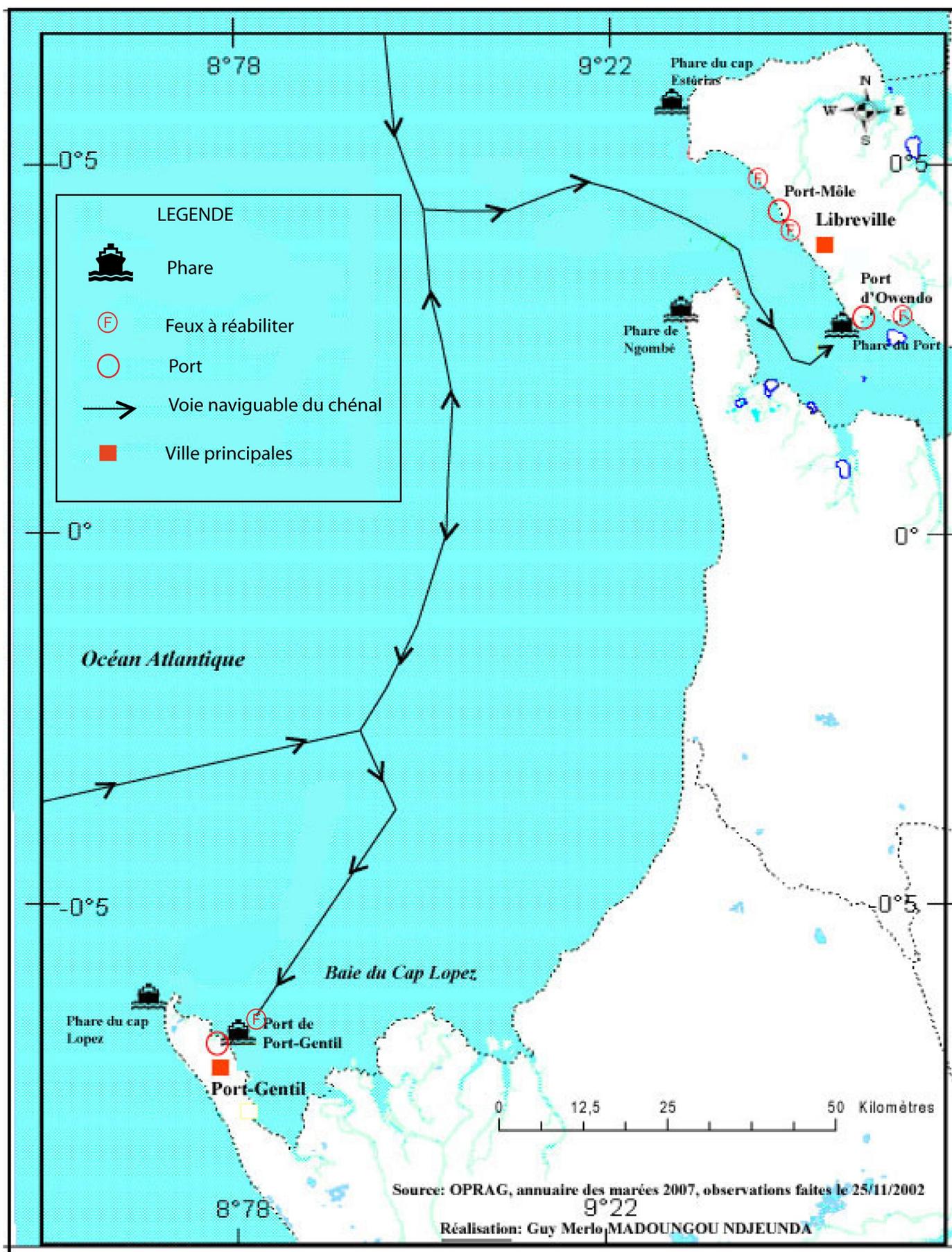
Source : L. G. Indjele Adouboua, Mémoire de DESS, Université Omar Bongo (Libreville), p. 99

II – 2 – 1 – 3 : La mise en fonction des feux et balises

La mise en fonction des feux et balises fait partie des réhabilitations immédiates de la signalisation maritime sur la côte gabonaise. En effet, les feux et balises sont dans un état lamentable comme nous l'avons démontré dans la deuxième partie de cette thèse. Ainsi, les feux qui doivent être impérativement remis en état de fonctionnement sont les suivants (Carte N°17) :

- Les feux de brise-lames du port Môle de Libreville ;
- Les feux du musoir du port à bois d'Owendo ;

Carte N°17 : Les feux qui doivent être réhabilités dans l'estuaire du Gabon



- Les feux du phare de la pointe d'Owendo ;
- Les feux de l'île Perroquet ;
- Les feux du phare du port commercial de Port-Gentil.

De manière générale, le matériel utilisé doit être de type MOBILIS (Annexe 3) et devrait intégrer des systèmes différents de feux suivants :

- De feux à panneaux solaires ;
- De feux à diodes électroluminescentes ;
- De feux à optique tournants.

En effet, d'après les spécialistes, la technologie actuelle privilégie les feux à diodes, car ils sont spécifiquement utilisés pour la navigation maritime et sont manipulables à distance à l'aide d'une télécommande, ce qui facilite les opérations à distance. De même, les feux avec panneaux solaires intégrés, ayant une longue durée de vie et n'ayant quasiment pas besoin d'entretiens réguliers, méritent d'être intégrés dans les projets de réhabilitation des aides à la navigation au Gabon en particulier et dans tous les pays de la Côte Atlantique Africaine en général. Car, la présente proposition que nous suggérons pour la réhabilitation des aides à la navigation au Gabon est aussi valable pour le reste des autres pays de cette région, dont les aides à la navigation sont également dans un état très lamentable.

Conclusion du chapitre II de la quatrième partie

Au total, le plan de sûreté portuaire que nous venons de proposer pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri tient compte des menaces et des failles sécuritaires que nous avons constatées sur le terrain en mai 2007.

Ainsi, le plan de sûreté que nous proposons résulte d'une analyse personnelle qui tient compte des différentes étapes du plan de sûreté des installations portuaires imposé par l'OMI dans le Code ISPS. Autrement dit, toutes les zones de sûreté que nous avons mises en évidence ici tiennent compte des trois étapes de sûreté portuaire à savoir : les niveaux de sûreté 1, 2 et 3. Nous pensons ainsi avoir circonscrit dans notre proposition toutes les zones de ce vaste complexe portuaire qui mérite un véritable suivi dans ce domaine.

Par ailleurs, le plan de réhabilitation des aides à la navigation que nous proposons pour le complexe portuaire d'Owendo/Libreville est aussi valable pour les autres ports de la Côte Ouest Africaine qui participent au transport maritime international, dans la mesure où la quasi-totalité de la signalisation maritime dans cette région est dans un état de délabrement avancé et expose ainsi des navires à d'éventuels accidents. Les terroristes peuvent aussi exploiter cette faiblesse pour commettre des attentats. D'où la nécessité de réhabiliter le plus rapidement possible la signalisation maritime dans cette région.

Enfin, il est judicieux pour nous de continuer à émettre des propositions pour l'amélioration de la sûreté dans les ports de la COA. Pour ce faire, dans le chapitre suivant, nous allons proposer des recommandations à l'échelle de la Côte Atlantique Africaine pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté portuaires.

Chapitre III : Les propositions visant à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine

Dans le souci de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté portuaires dans les pays de la Côte Ouest Africaine, nous proposons quelques solutions à mettre en œuvre. En effet, dans ce chapitre, nous recommandons une implication totale des gouvernements de cette région dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires. Nous suggérons également l'acquisition d'un matériel de sécurité et de sûreté portuaires efficace, capable de détecter les intrusions frauduleuses dans le périmètre portuaire ou de lutter efficacement contre d'éventuelles pollutions.

Par ailleurs, nous proposons également la redynamisation des organes spécialisés en matière de transports maritimes sur la Côte Atlantique Africaine, des dispositions pour la protection de l'environnement portuaire et une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds (FMI, BM), pour le processus de sécurité et de sûreté portuaires des pays de cette région. Tels sont les grands axes qui retiendront notre attention dans le dernier chapitre de cette thèse.

III – 1 : Une implication totale des gouvernements de la COA dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires doit être de mise

La sécurité et la sûreté des ports de l'Afrique Occidentale doivent être assurées par les Etats de cette région. En effet, ces pays doivent se sentir concernés par le processus de sécurité et de sûreté portuaires mis en place par l'OMI, afin de préserver la crédibilité de leurs complexes portuaires.

La sûreté et la sécurité font partie des missions régaliennes de l'Etat, par conséquent, il se doit de mettre en place des mesures efficaces de sécurité et de sûreté portuaires en tenant compte rigoureusement des recommandations de l'OMI dont ils sont signataires. Jean Chapon affirmait dans le même sens que *«ce sont, en effet, les Etats, et eux seuls, qui peuvent édicter et imposer les règles dont le respect conditionne la sécurité et sont dotés de pouvoirs de police permettant de sanctionner les manquements....»*¹⁹⁹.

¹⁹⁹ Chapon (J.), Op. Cit. p. 329

Cette implication doit se traduire par l'élaboration dans les plus brefs délais d'un plan de sûreté portuaire, la protection du plan de sûreté portuaire, la création d'un comité de suivi du plan de sûreté portuaire, et la formation des agents et personnels de sécurité et de sûreté portuaires, sans omettre la simulation régulière de celui-ci. Tels sont les aspects qui retiendront notre attention dans les prochains paragraphes.

III – 1 – 1 : L'élaboration dans les plus brefs délais du plan de sûreté des installations portuaires

Le contexte politique et économique international aujourd'hui a amené l'OMI à prendre des mesures de sécurité et de sûreté plus renforcées pour prémunir le transport maritime de tout acte illicite. En effet, l'élaboration d'un plan de sûreté fait partie de celles-ci.

Le plan de sûreté portuaire est la principale recommandation de la conférence de l'OMI qui s'est tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002. En effet, au cours de cette conférence, la convention SOLAS a été élargie aux installations portuaires aux termes de la règle 1.1 S 9 du chapitre XI-2 de la convention. Et la date du 1^{er} juillet 2004 avait été retenue pour son entrée en vigueur.

En effet, le plan de sûreté portuaire doit être réalisé sur la base d'une analyse des risques, de tous les aspects de l'exploitation des installations portuaires, afin d'identifier correctement les points de vulnérabilité, pour une protection efficace des installations portuaires, des navires, des personnes, des cargaisons, et des engins de manutention contre les actes illicites. Le plan de sûreté doit être tenu à jour, c'est-à-dire qu'il doit subir des modifications lorsque le besoin se fait sentir. Ces modifications doivent être portées à la connaissance de l'OMI.

En outre, l'analyse préalable et obligatoire des installations portuaires avant l'élaboration d'un plan de sûreté permet d'identifier les infrastructures à protéger en priorité et permet également une hiérarchisation des contre-mesures.

De plus, les gouvernements doivent communiquer les mesures à prendre en compte dans leur plan de sûreté portuaire par rapport aux différents niveaux de sûreté, surtout quand

la déclaration de sûreté sera exigée²⁰⁰. Le plan de sûreté portuaire doit faire aussi l'objet d'un amendement par le gouvernement. Après cette étape, il doit être distribué à toutes les administrations concernées par le processus de sûreté portuaire.

Par ailleurs, nous constatons avec beaucoup de regret que la majorité des ports de la Côte Ouest Africaine n'ont pas encore élaboré leur plan de sûreté portuaire. Cette situation pourrait être due à une implication trop légère des gouvernements de ces ports dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires imposé par l'OMI. Aussi, nous recommandons avec fermeté une implication totale des Gouvernements des complexes portuaires de cette région dans le processus de sécurité et de sûreté imposé par l'OMI. Car, ils accumulent déjà un retard de 5 ans par rapport à la date butoir du 1^{er} juillet 2004. La mise sur pied du plan de sûreté portuaire doit être suivie de la création du comité de suivi de celui-ci. Après sa mise sur pied le plan de sûreté doit bénéficier d'une grande protection.

III – 1 – 2 : Le plan de sûreté portuaire doit bénéficier d'une protection sans faille

Les autorités portuaires de la Côte Atlantique Africaine doivent sauvegarder leur plan de sûreté. En effet, après sa présentation à l'OMI, le plan de sûreté doit être protégé sous forme de document numérique. Car il doit en effet faire l'objet d'une grande confidentialité afin d'éviter que les malfaiteurs s'en saisissent pour nuire aux installations portuaires.

Les gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale doivent s'impliquer sans aucune réserve dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires, car il existe des tâches qui relèvent directement de leur responsabilité. Par exemple, dans le processus de la mise en place d'une installation portuaire, ce sont les autorités politiques qui doivent localiser sur leur territoire, les sites sur lesquels ils désirent implanter des installations portuaires, tout en tenant compte des exigences de l'OMI.

Il existe d'autres tâches que nous pouvons qualifier de fondamentales dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires dont la charge incombe uniquement aux gouvernements contractants. Il s'agit de :

²⁰⁰ Code ISPS, Règle XI-2 /10.3 : Prescriptions applicables aux installations portuaires.

- La présentation des niveaux de sûreté ;
- La détermination des installations portuaires nationales ;
- La désignation d'un agent de sûreté de l'installation portuaire ;
- La réalisation d'un plan de sûreté de l'installation portuaire ;
- Etablir les prestations applicables à une déclaration de sûreté ;
- Exercer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application de la règle XI-2/9²⁰¹.

Rappelons qu'un gouvernement peut déléguer à un organisme de sûreté reconnu (RSO : Recognised Security Organisation) les tâches d'évaluation d'une installation portuaire PFSA²⁰², de vérification des certificats et d'approbation des plans de sûreté des navires SSP²⁰³. Dans ce cas, le gouvernement a la responsabilité de contrôler le RSO.

Ainsi, pour une sûreté portuaire efficace, le RSO doit prouver qu'il maîtrise les prescriptions du chapitre XI-2, la partie A du présent code, les règles de sûreté nationales et internationales, les menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes. Le RSO doit aussi faire preuve de ses connaissances en matière d'identification, de détection des armes et d'autres substances dangereuses. Et de ses capacités à détecter les comportements des personnes suspectes dans le domaine portuaire, de même, il doit prouver qu'il connaît les techniques pour contourner les mesures de sûreté des équipements portuaires et les failles des systèmes de sûreté.

Toutefois, les gouvernements sont les seuls responsables et garants de la sûreté portuaire. En effet, même si ceux-ci peuvent déléguer des tâches de sûreté à un RSO, la décision finale pour l'acceptation et l'approbation leur revient. Par conséquent, les gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale doivent prendre leurs responsabilités pour doter leurs complexes portuaires d'un système de sécurité et de sûreté efficace à la dimension

²⁰¹ Règle IX du chapitre XI-2 de la convention SOLAS

²⁰² Port Facility Security Assessment

²⁰³ Ship Security Plan

de leurs importances, afin de les prémunir contre tout acte de malveillance. La création d'un comité de suivi du plan de sûreté s'inscrit dans la même perspective.

III – 1 – 3 : La création du Comité de Suivi du Plan de Sûreté Portuaire doit être de mise

La bonne gestion de la sûreté portuaire nécessite la mise en œuvre d'un comité de suivi du plan de sûreté. Celui-ci aura pour rôle de mettre en place des stratégies efficaces pour cerner les risques et les facteurs de risques, afin de prendre les décisions pour assainir le milieu portuaire.

En effet, le comité de suivi du plan de sûreté doit travailler en étroite collaboration avec les autres organes impliqués dans la problématique de la sûreté portuaire pour une sûreté efficace des installations portuaires et des navires qui entrent au port. Ainsi, ce comité de suivi proposera des aménagements du plan de sûreté par rapport aux nouveaux risques recensés sur le terrain, afin que le plan de sûreté ne soit pas dépassé par des nouvelles stratégies développées par des malfrats.

A cet effet, la juxtaposition des moyens de sûreté existant dans les ports de l'Afrique Occidentale et des risques recensés permettront de relever les maux qui minent la sûreté et d'envisager à long terme les solutions suivantes :

- La réorganisation du service de Police et la mise à sa disposition des équipements performants en quantité suffisante pour une couverture complète de l'espace portuaire ;
- L'augmentation du personnel qualifié du service de sécurité ;
- La révision, la publication et l'application stricte des lois qui régissent et réglementent l'exploitation portuaire.

Pour ce faire, la population doit être sensibilisée autour des questions suivantes :

- L'accessibilité au port, car l'entrée au port doit être conditionnée par la présentation des cartes ou autorisations d'accès ;
- La circulation dans l'enceinte portuaire. En effet, une personne qui accède par exemple au port pour résoudre un problème administratif n'a pas le droit d'aller sur les quais sans l'autorisation des autorités portuaires ;
- L'arrimage et l'entreposage de la cargaison doivent être réalisés sans aucune pression des armateurs et des opérateurs économiques.

En outre, pour tester l'efficacité du plan portuaire, afin de corriger au fur et à mesure ses insuffisances et imperfections, le comité de suivi doit organiser régulièrement et pendant des périodes bien choisies des tests de simulation. Nous reviendrons de façon plus explicite sur les tests de simulation dans les prochains paragraphes.

De plus, les patrouilles nocturnes doivent être organisées dans l'enceinte portuaire pour décourager les délinquants, les malfrats et les clandestins qui s'infiltrent dans le port. Ainsi, un acte officiel confirmant la définition précise de la mission assignée à chaque structure de sûreté doit être pris par les gouvernements afin que tout le périmètre portuaire soit sécurisé par les acteurs de la sûreté qui doivent travailler en synergie pour éviter l'usurpation des compétences qui, sans doute, entraînerait le désordre et l'échec du plan de sûreté.

A cet effet, les différentes structures impliquées dans le processus de sécurité et de sûreté des ports de la Côte Atlantique Africaine doivent travailler de la façon suivante : La Marine Nationale et la Brigade Nautique doivent assurer la surveillance des plans d'eau à travers des patrouilles plus régulières. La Police doit assurer les fonctions de Police de Frontière, les Renseignements Généraux et la régulation de l'émigration et de l'immigration. Quant à la Gendarmerie, elle doit assurer les fonctions judiciaires et administratives. Et la Douane doit assurer le contrôle, le suivi et les mouvements de la cargaison. Pour ce faire, la formation du personnel de sécurité et de sûreté portuaires, et l'organisation régulière des simulations doivent être mises en œuvre.

III – 1 – 4 : Les gouvernements des pays de la COA doivent former les agents et

personnels de sécurité et de sûreté portuaires

Les gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale doivent mettre en place un système de formation du personnel de sécurité et de sûreté portuaires selon les exigences de l'OMI. En effet, la formation du personnel est l'un des points fondamentaux du processus de sécurité et de sûreté des complexes portuaires, comme nous l'avons démontré dans la première partie de ce travail. Au risque de nous répéter, nous réaffirmons simplement que la majorité des agents travaillant dans les ports de cette région sont formés « sur le tas », ce qui n'est pas rassurant pour la sécurité et la sûreté des installations portuaires de ces pays. Car, un agent mal ou peu formé peut en effet mal interpréter les textes et prendre une décision qui pourrait être fatale à l'installation portuaire. La formation du personnel de sûreté portuaire comprend 2 volets : la formation théorique et la formation pratique.

La formation théorique du personnel de sûreté portuaire vise les objectifs suivants :

- La détection des engins explosifs, des armes et des objets dangereux ;
- L'inspection et le filtrage des passagers et des bagages à main ;
- Le contrôle d'accès en zones restreintes et dans les installations ;
- Le respect des mesures liées à la sûreté des personnes, des bagages de soute et de la cargaison ;
- La sûreté dans le port.

La formation pratique du personnel de sûreté portuaire consiste à :

- Apprendre la manipulation des matériels automatiques utilisés pour le contrôle des personnes, des bagages à main et des bagages de soute ;
- Apprendre la mission spécifique de sécurité générale qui se rapporte à la surveillance vidéo, la fouille, l'étude des comportements etc.

Un personnel de sécurité et de sûreté portuaire bien formé doit être par la suite mis en évidence. Autrement dit, il doit subir régulièrement des tests de simulation dans le but de se préparer à une intervention contre une éventuelle attaque terroriste.

III – 1 – 5 : Une simulation régulière du personnel de sécurité et de sûreté doit être de mise dans les ports de la COA

Les personnels de sécurité et de sûreté des complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine doivent être régulièrement soumis à des exercices et à des entraînements. En effet, plusieurs simulations doivent être organisées afin de les préparer à réagir en cas de menace de sûreté. A ce sujet, il est intéressant de s'inspirer de la très enrichissante expérience américaine.

En effet, en octobre 2002, le cabinet d'audit « Booz Allen Hamilton » avait organisé une simulation qui impliquait une centaine de responsables de haut niveau, issus du gouvernement et de l'industrie américaine, afin de mettre à l'épreuve leurs réactions face à une crise majeure. Cette crise serait la résultante d'une menace d'attentats terroristes perpétrés à l'aide de conteneurs acheminés par des ports Nord.

Les acteurs de ce jeu étaient le Ministère des Transports, les Douanes, les Gardes Côte, le Ministère de la Défense, le Département de l'Intérieur, les Services de Renseignements, les Autorités Portuaires, les Responsables d'entreprises de transports, de distribution, de logistique. Bref, tous les opérateurs économiques exploitant le domaine portuaire étaient associés à cette simulation.

Le jeu représentait un complot terroriste dans lequel des bombes radiologiques et conventionnelles entraient dans un port. Le but de cette simulation était d'arriver à visualiser les obstacles et améliorer la coordination des services impliqués.

Le 1^{er} jour ; Une révélation de la menace selon laquelle un nombre inconnu de bombes radiologiques pénètrent aux Etats-Unis dans des conteneurs est faite. Une bombe est

découverte par hasard au port de Los Angeles et 3 hommes dont les noms figurent sur la liste du FBI sont soupçonnés de vol de cargaison au port de Savannah.

La réaction est la suivante : Le port de Los Angeles et celui de Savannah sont fermés. Les transporteurs décident un arrêt de 24 heures, les cargaisons sont inspectées et la plupart des services sont interrompus.

Le 2^e jour ; A Los Angeles, les habitants sont pris de panique en dépit des déclarations apaisantes des autorités portuaires, du Maire et du Gouverneur.

Le 3^e jour ; On apprend que l'un des suspects arrêtés au port de Savannah est lié à Al Qaeda. Il prétend qu'il avait pour mission de s'emparer des fournitures dans un conteneur du port et révèle que d'autres équipes peuvent avoir été chargées de missions analogues dans d'autres ports américains. Les transporteurs ont réagi en procédant à des inspections volontaires de tous leurs camions transportant des conteneurs Etats-Unis.

Le 4^e jour ; Une bombe radiologique similaire à la première est retrouvée au dépotage d'un conteneur à Minneapolis. Cette boîte en provenance de Thaïlande était arrivée au port d'Halifax puis avait été acheminée par camion jusqu'à Minneapolis. Les Douanes réagissent en fermant tous les postes frontières.

Le 5^e jour ; L'indice Dow Jones chute de 500 points, la Garde Nationale de Californie est déployée.

Les 6, 7 et 8^e jours ; Le prix de l'essence monte en flèche, car la fermeture des ports empêche les navires de livrer le pétrole, les chaînes logistiques font état de pénuries au niveau des stocks et les fermetures d'usine sont déplorées.

Le 9^e jour ; Le port de Los Angeles demande que les navires en attente qui ne sont pas prévu d'inspecter mettent le cap sur le Canada.

Le 10^e jour ; Le Canada ouvre ses ports aux navires incapables d'atteindre les ports américains. Le groupe de travail en corollaire, représenté par les personnes de l'industrie et des pouvoirs publics, approuve des protocoles de priorité pour l'inspection des conteneurs.

Le 12^e jour ; Les ports américains ré-ouvrent 24h/24, 7 jours sur 7. Et le port de Los Angeles demande le retour des navires. Et ce fut la fin de la simulation.

Nous constatons, à travers cet exercice de simulation, que les navires sont des formidables vecteurs de flux commerciaux, dont les terroristes peuvent se servir pour dissimuler discrètement des missiles ou des bombes afin de semer la terreur dans le monde.

L'économie, qu'on le veuille ou non, est aujourd'hui mondialisée et interdépendante. A priori, le secteur des transports internationaux l'est tout autant que les autres. Cette mondialisation interdépendante de l'économie permet une ventilation « regrettable » des menaces dans tous les pays et dans tous les secteurs. Cela rend plus que jamais pertinent l'exercice de contrôle sur les navires et dans les ports, sans quoi des catastrophes bien moins imprévisibles pourraient survenir.

Ainsi, la vigilance doit continuer à être de mise dans les installations portuaires. Et pour être prêt à réagir en cas d'attaque terroriste, les simulations doivent être faites régulièrement dans tous les ports participant au transport maritime international en général. Et en particulier dans les ports de la Côte Atlantique Africaine qui ne sont pas à l'abri des menaces terroristes. Pour que ces simulations, qui en général ne sont pas loin de la réalité, soient bien réalisées dans les ports de COA, les autorités portuaires de cette région doivent mettre à la disposition des agents de sécurité et de sûreté portuaires le matériel de travail performant.

III – 2 : Les complexes portuaires de la COA doivent être dotés des moyens de sécurité et de sûreté spécialisés

Les gouvernements des complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine doivent doter les agents de sécurité et de sûreté portuaire des moyens de sûreté et de sécurité spécialisés. En effet, les agents de sécurité et de sûreté portuaires de ces pays travaillent avec

des moyens de sûreté et de sécurité archaïques et dépassés par l'évolution technologique. D'où la vulnérabilité remarquable de ces installations portuaires. Jean Chapon affirme dans ce sens que *«la technique en méthodes et matériels de prévision météorologique, de radiocommunication et de radar (à bord des navires ou à terre) et de balisage des côtes et des obstacles ponctuels a fait de sérieux progrès»*²⁰⁴.

Le souci de sécuriser les installations portuaires a suscité la création des outils spécialisés de sûreté. Ainsi, il existe de nos jours les moyens de sécurité et de sûreté portuaires spécialisés dont les plus connus sont : le ciblage informatique des conteneurs, le Kit de sûreté, les radios et télécommunications, les moyens de défense et de lutte contre les incendies. En effet, dans les paragraphes suivants, nous démontrerons la nécessité de ces outils pour la sécurité et la sûreté des ports de l'Afrique Occidentale.

III – 2 – 1 : Le ciblage informatique des conteneurs

Le ciblage informatique des conteneurs consiste à examiner minutieusement les conteneurs ciblés qui rentrent au port, au moyen des équipements de détection de la contrebande et des techniques automatiques de fraude. Cette tâche est affectée aux agents des douanes.

Cette technique de sûreté portuaire est déjà pratiquée par les douanes des Etats-Unis. En effet, les Américains l'ont qualifiée d'Initiative de Sécurité des Conteneurs. Ce système de ciblage informatique des conteneurs peut être appréhendé comme une solution à la préoccupation des Etats-Unis face aux menaces terroristes potentielles dans le système commercial international des conteneurs maritimes.

L'initiative de la Sécurité des Conteneurs renferme quatre étapes fondamentales :

- La technologie à l'utilisation pour pré inspecter les conteneurs ;
- Les critères de sécurité pour identifier les conteneurs à haut risque ;
- La pré inspection des conteneurs avant leur arrivée aux ports américains ;

²⁰⁴ Op. Cit, p. 327

- Le développement et l'utilisation des conteneurs sûrs et «intelligents».

Ce système de ciblage des conteneurs doit être mis en œuvre dans les ports de la COA. En effet, le scanner rentre dans le cadre de cette technique de détection des objets dangereux qui pourraient s'infiltrer dans les ports. Ainsi, à défaut des moyens pour la mise en place d'un système de ciblage informatique des conteneurs, les gouvernements des complexes portuaires de cette région doivent doter chacun de leurs ports d'un scanner. C'est déjà le cas dans quelques ports de la présente région (les ports de Douala, Lomé, Dakar, Abidjan et Lagos/Apapa disposent déjà d'un scanner comme le démontre la carte N°18). Cependant, la majorité des ports de la COA ne dispose pas encore de cet outil indispensable dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires. Le kit de sûreté des installations portuaires est aussi un outil indispensable.

III – 2 – 2 : Le Kit de sûreté des installations portuaires

Le kit de sûreté des installations portuaires est un instrument technique qui a été réalisé par le néerlandais K.P.M.G. Qubus, spécialiste des évaluations des risques automatisés. (R. Oyane Obame, 2003) Cet instrument a été créé non seulement pour aider les autorités portuaires à lutter contre l'insécurité, mais aussi pour se conformer aux exigences du code ISPS.

Carte N°18 : Les ports de la Côte Ouest Africaine qui disposent d'un Scanner



Source: AGPAOC, rapport de l'année 2008

Conception et réalisation: Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA

Ce kit est doté d'un logiciel qui offre une évaluation des risques, un plan de sûreté des installations portuaires et une meilleure protection contre les attentats aux navires et aux installations portuaires. En revanche, il fonctionne sur la base des données enregistrées et élabore automatiquement un plan de sûreté et un plan d'action en cas d'attaque des installations portuaires.

En effet, il est fondamental et nécessaire que les gouvernements des pays de l'Afrique Occidentale s'octroient ce matériel de sûreté portuaire de haute technologie, car celui-ci permettrait aux complexes portuaires de cette région d'être parmi les ports sécurisés qui participent au transport maritime international. Ceux-ci doivent aussi restructurer les systèmes de radio et des télécommunications de leurs installations portuaires.

III – 2 – 3 : La restructuration du système de radio et des télécommunications des installations portuaires de la COA est souhaitable

Les radios et les télécommunications sont indispensables dans le système de sécurité et de sûreté portuaires. En effet, un port doit disposer d'un réseau de système radar performant, d'un réseau Internet et d'une connexion au système satellite INMARSAT (Organisation Internationale de Télécommunications Maritimes par Satellites) qui a pour but de *«mettre en place le secteur spatial nécessaire pour améliorer les communications maritimes, contribuant ainsi à améliorer les communications de détresse et les communications pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, (...) ainsi que les possibilités de radiorepérage»*²⁰⁵.

L'INMARSAT présente ainsi l'avantage de la réception rapide des signaux d'alerte et de détresse émis par des navires en danger. Dans cette situation, il permet l'acquisition rapide des relevés de position du navire et met à la disposition du capitaine du navire en difficulté une liste des installations portuaires les plus proches.

²⁰⁵ Marchand (G), Op. Cit. p. 334

Par ailleurs, le radar ou Radio Détection and Ranging est un appareil de télé détection et de télémétrie par onde émettant et recevant des ondes électromagnétiques, afin de localiser dans l'espace la position des navires et de déterminer leurs mouvements. En effet, le radar diffuse à partir de l'antenne qui le constitue un faisceau qui, lorsqu'il rencontre un obstacle, se réfléchit en formant un « écho radar », que l'antenne capte et transforme en signal visuel sur « l'indicateur » ou l'écran radar. Les radars sont de deux catégories :

- Les radars primaires qui fonctionnent sur le principe de l'écho passif ;
- Les radars secondaires qui fonctionnent par réponse de cibles ; ils émettent des impulsions plus fortes que les échos, qui visent à la navigation radioélectrique.

En effet, il serait judicieux que les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine soient connectés à ce radar, afin de pouvoir bien suivre le chemin des navires qui traversent leurs côtes et de recevoir, le cas échéant, les alertes de détresse des navires qui pourraient être en danger dans leur région.

En outre, la carte maritime électronique est un outil indispensable dont les ports de la COA doivent disposer pour la sécurité et la sûreté du transport maritime dans leur région. En effet, dans le domaine de la navigation maritime internationale, l'acronyme anglais ECDIS (Electronic Chart Display and Information System), traduit en français, SEVCM (Système Electronique de Visualisation de Carte Marine), a été repris par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI), par le terme d'Electronic Navigation Chart (ENC), qui désigne désormais la carte de navigation électronique.

Celle-ci a été mise au point en complément ou en remplacement des cartes classiques (cartes papiers). En effet, les services hydrographiques publient désormais des cartes électroniques qui peuvent être visualisées sur des systèmes directement reliés aux instruments de navigation tels que le GPS, le Sondeur et bien d'autres. La motivation pour la mise au point de ce genre de carte vient du fait que la carte doit être plus allégée, et ne doit contenir systématiquement que les informations utiles pour la navigation maritime internationale. Ainsi, le choix de l'échelle et la sélection d'informations précises sont deux bonnes raisons qui motivent désormais l'utilisation de la carte électronique.

L'ENC est de plus en plus utilisé par les navigateurs. Les pays de la COA se sont également intéressés à cet outil. Par exemple au Gabon, deux missions récentes se sont déroulées dans le cadre des informations hydrographiques et océanographiques, initiés par les Etats-Unis et la France, respectivement en 2000 et 2004 à Libreville et Port-Gentil. Le seul regret de ces initiatives louables est que les résultats ne sont pas sous la possession gabonaise. Certaines informations provenant des services de la marine marchande précisent même que ces cartes sont encore sous forme de matrice en attendant qu'on aille les récupérer. Malgré cela, certains navires très modernes utilisent déjà ces ENC pour sécuriser leurs activités dans les ports du Gabon. Car, l'ENC offre aux navigateurs un système de « zoom » permettant d'éviter de se surcharger d'un lot de cartes papiers, au cas où ils auraient besoin d'obtenir plus de précision par rapport à des informations incertaines. Cet exemple du Gabon doit faire école dans les autres pays de la COA.

En plus, Système d'Information Automatique (SIA), Automatic Identification System (AIS) en anglais, est un système d'information généralisé aujourd'hui sur les navires de commerce. Il permet grâce à un émetteur récepteur VHF d'identifier, de localiser et de connaître l'itinéraire de chaque navire. Ce service doit être également utilisé par les stations terrestres chargées de la surveillance du trafic des routes maritimes fréquentées par les navires de commerce. Il permettrait de prévenir et d'éviter les collisions, car chaque navire dispose des informations précitées dans sa zone de navigation. Il est aussi souhaitable que les ports de la COA acquièrent cet outil qui leur permettrait de surveiller le trafic maritime sur leurs côtes, afin de contribuer de façon exemplaire à la sécurité et à la sûreté du transport maritime international.

Le système de trafic maritime mis en place par le port autonome de Marseille est aussi un outil qui pourrait aider à la sécurité et à la sûreté des complexes portuaires de la COA si les responsables de ces ports le mettaient en œuvre. En effet, le système de trafic maritime mis en œuvre récemment par le port autonome de Marseille intègre des technologies de pointe (déport d'images, écrans radar nouvelle génération....). Il offre ainsi une exploitation optimisée de l'imagerie radar pour un meilleur suivi des navires dans l'estuaire de Marseille. De plus, il intègre les informations fournies par le système informatisé de gestion des escales (VIGIE) développé par le port de Bordeaux qui, connecté avec tous les services portuaires et les agents des navires, collecte toutes les informations liées à une escale. Le STM est exploité

24 heures sur 24, par la Capitainerie du port autonome de Marseille. Sur le plan fonctionnel, ce système s'exerce à 3 niveaux dans la zone de couverture du radar.

1 – Le premier niveau qualifié de phase d'atterrissage des navires, permet de veiller au respect des navires transportant des matières dangereuses non polluantes, de surveiller les navires arrivant ou en attente à proximité de la bouée d'atterrissage BXA et de porter assistance à ceux qui en font la demande dans les manœuvres d'atterrissage ;

2 – Le second niveau qualifié de phase de chenalage sert à réguler le trafic (enchaînement des mouvements, coordination des services d'assistance aux manœuvres), à assister les navires qui l'ont demandé en leur donnant des informations sur leur position, sur celle des navires voisins ou sur des obstacles éventuels. Il permet également, de surveiller le positionnement du balisage.

3 – Le dernier niveau est celui des zones de mouillage. Le STM permet à ce niveau d'imposer une discipline de mouillage, de vérifier la bonne tenue des navires à l'ancre et d'assister les navigateurs lors des manœuvres à proximité ou dans les zones de mouillage encombrées. Le radar peut également contribuer à localiser des navires en difficulté dans le cadre des opérations menées par les centres de secours en mer.

La restructuration du système de radio et des télécommunications des ports de la COA ne doit pas occulter la nécessité de doter les complexes portuaires de cette région des moyens de lutte spécialisés contre les incendies et la pollution marine.

III – 2 – 4 : Les ports de la COA doivent être dotés des moyens de lutte spécialisés contre les incendies et la pollution marine

Les complexes portuaires de la Côte Occidentale Africaine doivent être dotés des moyens de lutte spécialisés contre les incendies et la pollution marine. En effet, quels sont les moyens de lutte spécialisés contre les incendies et la pollution marine dont les ports de cette région doivent être dotés ? Les paragraphes suivants répondront à cette interrogation.

III – 2 – 4 – 1 : Les moyens de défense et de lutte contre les incendies doivent être mis à la disposition des complexes portuaires de la COA

L'évolution technologique a permis la mise en place de moyens de défense sophistiqués dans les ports. Ceux-ci participent efficacement à la sécurité et la sûreté des installations portuaires. En effet, les moyens de défense ont pour but de lutter contre les incendies et d'autres dangers dont l'espace portuaire peut être victime, dans la mesure où les complexes portuaires sont le plus souvent dotés d'une zone industrielle, dans laquelle la manipulation des produits dangereux est fréquente.

Ainsi, les agents de sécurité et de sûreté portuaires des pays de l'Afrique Occidentale doivent être dotés de masques à gaz, de pistolets à gaz et d'une police canine afin de se protéger contre les fuites des produits chimiques pour mieux organiser la défense des installations en cas d'alerte. Car une fuite de produits toxiques plonge très souvent les ports victimes dans une panique générale et les voleurs en profitent très souvent au mépris de leurs vies pour commettre leurs forfaits.

De même, les complexes portuaires de la COA doivent être dotés d'extincteurs en bon état capables de commencer la lutte contre le feu avant l'arrivée des Sapeurs Pompiers. En effet, les extincteurs doivent être installés à tous les points de stockage de la marchandise, ainsi que dans l'ensemble des bâtiments situés dans le domaine portuaire.

Dans la même veine, une unité de Sapeurs Pompiers capable d'éteindre tout genre de feux doit être détachée dans les ports de la COA avec un matériel de pointe afin d'éviter qu'un incendie entraîne l'embrasement total du complexe portuaire par manque de moyens d'intervention rapide ou à cause d'une intervention tardive des soldats du feu. Une mise à la disposition de ces ports des techniques et moyens de lutte contre la pollution sur le plan d'eau est également très fondamentale.

III – 2 – 4 – 2 : Les ports de la COA doivent être dotés des techniques et moyens de lutte contre la pollution sur le plan d'eau

La lutte contre la pollution marine dans les ports est aujourd'hui une préoccupation majeure dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires. Cette préoccupation a entraîné la mise en place de plusieurs moyens et techniques de lutte contre la pollution du plan d'eau. Ainsi, les techniques de confinement et de protection, de récupération par absorption, de récupération par pompage, sont utilisées dans les ports en cas de pollution. Celles-ci sont suivies des techniques de stockage, de récupération des macro-déchets et de nettoyage des coques de navires. En effet, quelles sont les caractéristiques de chacune de ces techniques et moyens de lutte contre la pollution que nous proposons aux responsables des complexes portuaires de la Côte Atlantique Africaine ?

III – 2 – 4 – 2 – A : Les techniques de confinement et de protection

Les techniques de confinement et de protection consistent à réduire l'extension en surface de la nappe existante et à concentrer le polluant afin de faciliter sa récupération. On peut être amené également à protéger les zones portuaires sensibles ou stratégiques (darses, prises d'eau, cales de débarquement...) de l'arrivée des hydrocarbures. Dans ce cas, la protection et la déviation aura pour objectif d'arrêter la pollution en amont du site à protéger en la canalisant vers une zone où elle sera plus facilement récupérable.

Pour des raisons de sécurité, il est souhaitable, voire préférable d'éviter de confiner des polluants volatiles trop inflammables comme l'essence et certaines substances chimiques. En effet, sur le plan d'eau, il est demandé de favoriser leur évaporation et leur dispersion, voire de disperser à l'aide de la lance incendie les accumulations qui se retrouvent dans des zones de confinement naturel du fait de l'architecture des bassins. Par conséquent, les techniques de confinement sont réservées à des produits moins volatiles comme le gas-oil, le fioul lourd et les produits assimilés (X. Kremer, 2007).

Le confinement de polluant liquide à la surface d'un bassin portuaire peut être réalisé à l'aide de barrages flottants (Photo N°35) ou de barrages absorbants (le barrage absorbant peut être en vrac ou en boudins comme le démontre la Photo N°36). Les deux sont en général utilisés simultanément, car le barrage absorbant est souvent déployé pour améliorer l'étanchéité des zones délimitées par le barrage flottant (Photo N°37). En effet, si une nappe s'étend sur un plan d'eau, le déploiement du barrage permettra de la chasser avant de la concentrer contre un quai plein ou dans un coin du bassin. Pour ce faire, il importe de vérifier que le quai n'est pas creux ou de prendre en compte cette caractéristique lors de la pose du barrage pour éviter la migration du polluant sous le quai lors des variations de marées.

Photo N°35 : Barrage flottant déployé sur le plan d'eau



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 34

Photo N°36 : Barrage absorbant en boudins reliés avec chevauchement



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 26

Photo N°37 : Barrage flottant déployé pour le confinement d'une nappe sur le plan d'eau à l'aide d'absorbant en vrac



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 25

Les barrages de type barrière sont à privilégier, car ils sont plus légers et plus rapides à déployer que le type rideau, dans la mesure où leur moins bonne tenue au vent, au courant ou au clapot n'est pas un handicap sur le plan d'eau portuaire qui est relativement calme. Ils sont aussi plus aisés pour stocker les polluants. En absence de barrages flottants, l'emploi des seuls barrages absorbants est possible. Dans ce cas, la préférence doit être attribuée aux barrages boudins avec jupe lestée (Photo N°38) ou barrages en rouleaux, tout en sachant que leur capacité de rétention et leur résistance sont faibles et qu'en cas de saturation de l'absorbant polluant, leur efficacité sera largement amoindrie.

Photo N°38 : Barrage boudin avec jupe lestée et dispositif d'accrochage de bout à bout pour le chevauchement



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 26

Soulignons également, qu'en alternative à la protection des quais ou des cales par des barrages, un dispositif simple peut permettre de protéger efficacement les quais et réduire les opérations de nettoyage. En effet, ce dispositif est constitué d'un tuyau d'alimentation en eau tel que le tuyau d'avitaillement des navires ou des sapeurs pompiers. Il doit être déployé en haut du quai et percé de trous espacés de manière à laisser couler un tapis d'eau verticalement le long du quai. Ainsi, les hydrocarbures étant hydrophobes, le tapis d'eau va créer une barrière liquide entre la nappe et le quai et protéger celui-ci de toute souillure en facilitant la récupération du polluant sur le plan d'eau (Photo N°39).

Photo N°39 : Déploiement du tapis d'eau pour protéger le quai ou la cale



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 26

III – 2 – 4 – 2 – B : Les techniques de récupération par absorption

Les techniques de récupération par absorption sont généralement pratiquées pour la récupération sur le plan d'eau de petits volumes d'hydrocarbures tels que l'essence, le gas-oil, le fioul lourd et les produits assimilés à ceux-ci. En effet, pour des raisons de sécurité, il est conseillé d'éviter le confinement de certaines substances volatiles comme l'essence. Ainsi, la technique d'absorption reste la meilleure et la plus prudente, car elle permet à l'aide d'absorbant, d'absorber l'essence qui s'évaporerait par la suite sans aucun risque d'explosion.

De même, les couches de gas-oil déversées sur le plan d'eau sont généralement récupérées par absorption à l'aide d'absorbants en tapis, en rouleaux (Photo N°40), ou en barrages boudins. Ces derniers pouvant être ou non dotés d'une courte jupe lestée. En effet, la rapidité de la mise en œuvre de cette technique plaide en sa faveur pour des volumes de l'ordre de quelques litres à quelques centaines de litres. Ainsi, il faut compter au minimum deux volumes d'absorbant par volume de polluant déversé.

Photo N°40 : Barrage absorbant en rouleau

Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 27

Par ailleurs, la récupération des produits lourds sur le plan d'eau à l'aide d'absorbant est également conseillée. Cependant, il faut privilégier les absorbants en vrac tels que les flocons, les filaments, les écheveaux et bien d'autres. A cet effet, l'épandage d'absorbants se fait manuellement et la récupération à l'aide d'épuisettes. Ainsi, les produits lourds pénètrent facilement à sa surface par absorption. Et la multiplication de cette surface par l'utilisation de vrac rend donc cette technique de récupération plus opérante et plus efficace sur ce produit. Soulignons qu'une fois utilisés, tous les absorbants doivent être stockés et traités comme des déchets spéciaux.

III – 2 – 4 – 2 – C : Les techniques de récupération par pompage

Les techniques de récupération par pompage de polluants sur le plan d'eau se font de deux façons. Il y a la technique de pompage par camion d'assainissement et le pompage par pompe plus écrémeur. La technique de pompage par camion d'assainissement consiste à récupérer les polluants déversés sur le plan d'eau à l'aide d'un camion d'assainissement (Photo N°41) ou d'un camion hydrocureur. Celui-ci est généralement équipé d'un embout d'aspiration ou d'écrémage de surface. En effet, lorsque le volume de polluant à récupérer dépasse 1 à 2 m³, l'emploi d'un camion de pompage par le vide est conseillé. Car, on dispose facilement de camions d'assainissement qui peuvent remplir simultanément les fonctions de pompage et de stockage, puis éventuellement de décantation et de transport, dans le strict respect des réglementations du transport routier des substances dangereuses.

Photo N°41 : Camion d'assainissement pour le pompage par le vide des polluants déversés sur le plan d'eau



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 28

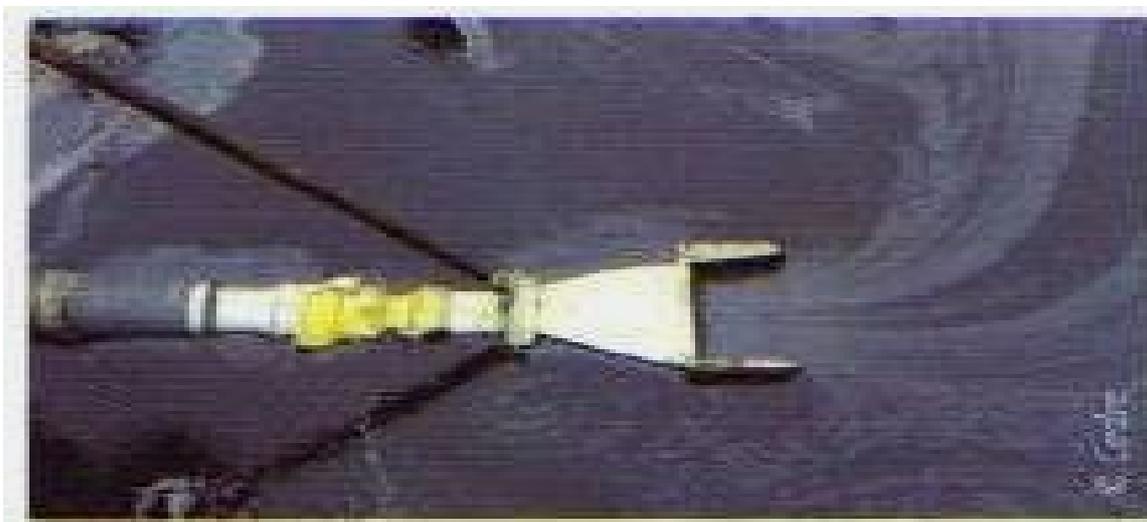
La technique de pompage par pompe plus écrémeur quant à elle consiste à récupérer les polluants déversés sur le plan d'eau à l'aide d'un ensemble constitué de récupérateur, écrémeur, pompe et stockage. Cette technique est conseillée dans le site portuaire dans le cas où celui-ci ne dispose pas d'un camion d'assainissement qui offre toutes les garanties possibles. La technique de pompage par écrémeur se fait par embout d'aspiration de type « queue de cape » pour les polluants flottants (Photo N°42), ou par embout d'aspiration à grande section, équipé d'une manche permettant un bon positionnement dans la nappe (Photo N°43).

Photo N°42 : Embout d'aspiration de type « queue de carpe »



Cliché: Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 28

Photo N°43 : Embout d'aspiration à grande section équipé d'une manche



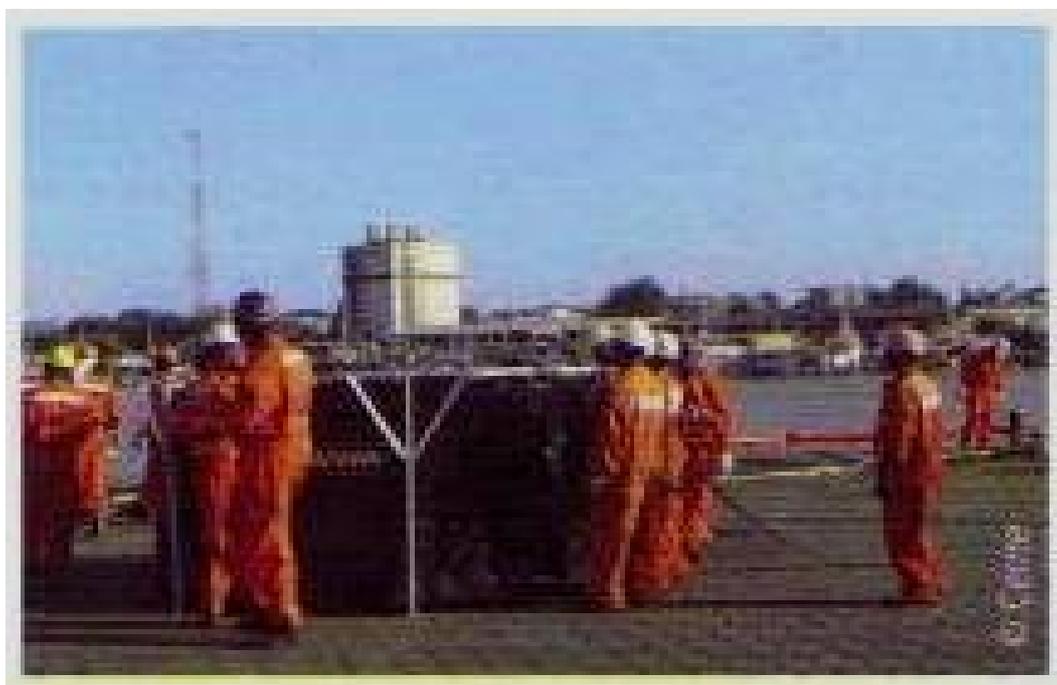
Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 28

III – 2 – 4 – 2 – D : Les techniques de stockage

Le stockage des produits polluants récupérés sur le plan d'eau est une étape très importante, car si les polluants sont mal stockés ils peuvent entraîner une explosion (c'est le cas du stockage des produits inflammables ou explosifs qui nécessite des mesures adaptées pour éviter tout risque d'ignition), ou contaminer le site sur lequel ils sont stockés. En effet, il existe plusieurs techniques de stockage. Lorsqu'un polluant liquide est pompé par un camion d'assainissement, le stockage se fait dans le camion qui peut alors acheminer son contenu vers la filière de traitement adapté. Dans le cas contraire, il est nécessaire de stocker le polluant dans une capacité ou sur un site intermédiaire en zone portuaire.

En effet, un lieu de stockage aménagé en zone portuaire doit présenter une surface suffisante et un sol de bonne portance. Il doit être hors d'une zone submersible, éloigné des habitations, mais accessible au réseau routier. Les sols et sous-sols doivent être protégés par géotextiles ou membranes d'étanchéité. Son accès et sa circulation doivent être contrôlés pour éviter de souiller des zones propres (Photo N°44).

Photo N°44 : Exemple d'un stockage intermédiaire en zone portuaire



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 29

Par ailleurs, les sacs plastiques peuvent aussi servir pour le stockage des polluants. En effet, les déchets solides peuvent être stockés dans les sacs plastiques de 100 litres maximum, disposés sur une bâche pour prévenir leur éventuelle perforation. Les « big-bags » de forte capacité (1 m³, soit 1 tonne) et très résistants peuvent également être utilisés (à cet effet, ils peuvent être doublés d'une feuille plastique à l'intérieur, pour renforcer l'étanchéité). Par contre, les bacs souples équipés d'une structure rigide ou autoporteuse sont conseillés pour le stockage des déchets liquides (Photo N°45). Leur volume doit varier entre 5 et 40 m³.

Photo N°45 : Bac souple autoporteur pour le stockage des polluants liquides



Cliché : Kremer (X), 2007, Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur, Guide Opérationnel du Cedre, p. 38

Soulignons que, pour faciliter les opérations de traitement du polluant, il est nécessaire d'effectuer un tri dès le départ. Ainsi, on distingue 7 catégories de déchets correspondant chacune à un processus de traitement bien distinct : les liquides, les pâteux ou solides, les galets et cailloux pollués, les absorbants pollués, les algues polluées, les macro-déchets et les faunes polluées. Il convient de protéger les stockages de la pluie à l'aide de couvercles ou de bâches afin de ne pas entraîner une pollution en aval et de ne pas augmenter le volume de produit à traiter. Par ailleurs, les déchets liquides de densité inférieure à l'eau doivent être décantés ; à cet effet, il faut disposer d'une vanne de purge en partie basse du stockage pour prévenir tout relâchement accidentel de polluant lors de la décantation à

l'intérieur de la zone de confinement sur le plan d'eau et de faire surveiller cette opération en permanence. Après la récupération et le stockage des polluants sur le plan d'eau, il est judicieux, voire obligatoire, de nettoyer les coques des navires à quai afin que tout l'environnement portuaire soit propre.

III – 2 – 4 – 2 – E : Le nettoyage des coques des navires

Le nettoyage des coques des navires est une étape obligatoire dans le processus de récupération de polluants sur le plan d'eau. En effet, après une pollution en zone portuaire, il est rare qu'aucun navire à quai ne soit touché par l'extension ou la dérive de polluants en surface. Ainsi, une fois la lutte achevée sur le plan d'eau, les berges et les quais, le nettoyage des coques des navires à quai doit être entrepris. Celui-ci peut se faire à flot, mais le nettoyage sur cale d'échouage est conseillé, surtout dans les ports à marée.

Ainsi, la solution du nettoyage des navires à flot est conseillée pour les navires de grande taille dont la mise hors de l'eau nécessiterait des moyens trop importants. Pour le nettoyage à flot des navires, le plan d'eau doit être parfaitement confiné au plus près du navire et les hydrocarbures et effluents de lavage doivent être récupérés par pompage ou absorption.

Le nettoyage sur cale d'échouage est réalisé à l'aide d'un système de collecte, et si possible, de traitement des effluents (eaux de ruissellement et de carénage), permettant au moins la récupération des particules lourdes et des hydrocarbures, voire celle d'autres polluants, dissous ou non, tels que les fines particules de peinture et les métaux lourds (X. Kremer, 2007). Cette aire de carénage doit posséder un sol étanche, une pente suffisante, un réseau de collecte des eaux, ainsi que des facilités d'accès et de manutention des navires. Les équipements utilisés doivent comporter en particulier des nettoyeurs à haute pression. Lorsqu'aucune aire de carénage n'existe, une aire provisoire peut être aménagée en délimitant une zone de terre-plein respectant les mêmes contraintes que celles évoquées précédemment. Les macro-déchets font souvent partie des déchets à évacuer du plan d'eau après une pollution.

III – 2 – 4 – 2 – F : Les macro-déchets

Les macro-déchets sont un véritable problème pour les complexes portuaires. En effet, largement ouverts sur leur environnement, les bassins portuaires recueillent les déchets qui y sont convoyés par les cours d'eau, fossés pluviaux, voire même les égouts. Ceux-ci sont généralement poussés par le vent ou directement jetés à partir des quais ou navires. Dans certains sites portuaires, de fortes pluies ou des vents violents sont souvent synonymes d'arrivages massifs de macro-déchets de toute nature. Ces déchets flottants se déplacent à la surface des bassins sous l'action des courants et des vents. Ainsi, ils s'accumulent souvent sur les mêmes sites qu'il est nécessaire de repérer afin de les nettoyer de façon régulière.

A cet effet, un programme de récupération des macro-déchets à partir du plan d'eau doit être mis en place dès que le problème constitue une gêne pour les usagers et les riverains que sont les touristes (pour les ports de plaisance), les navires, les utilisateurs du bassin au quotidien et bien d'autres usagers.

Il importe de souligner ici que si la gestion des macro-déchets non souillés par hydrocarbures peut présenter des difficultés, celle des macro-déchets souillés devient beaucoup plus complexe et plus coûteuse, dans la mesure où les décharges habituelles deviennent inaccessibles pour ces macro-déchets pollués. En effet, lors d'une pollution, les macro-déchets présentent une gêne majeure à la récupération par obstruction des systèmes d'écumage ou par endommagement des barrages absorbants. Face à cette situation, il est généralement nécessaire de collecter ces macro-déchets avant d'entreprendre le pompage et la récupération du polluant déversé sur le plan d'eau.

Au total, nous reconnaissons que l'acquisition des moyens de lutte contre la pollution portuaire que nous venons de présenter nécessite des sommes importantes par conséquent, un port ne peut acquérir tous ces moyens spécialisés. Ainsi, il serait judicieux que chaque complexe portuaire de la COA acquière au moins un des moyens de lutte contre la pollution portuaire énumérés dans ce travail. A cet effet, nous pensons que le moyen de lutte contre la pollution marine le plus fiable pour les ports de cette région est le camion d'assainissement. Car, il est, non seulement un moyen de récupération des polluants sur le plan d'eau, mais aussi un lieu de stockage sûr et un moyen de transport sûr des polluants.

III – 3 : La redynamisation des organes spécialisés en transport maritime sur la COA est un passage obligé pour une sécurité et une sûreté portuaires efficaces

La sécurité et la sûreté portuaires efficaces sur la COA passent nécessairement par une redynamisation des organes spécialisés en transport maritime. En effet, les organes tels que l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), l'Union des Conseils Nationaux des Chargeurs (UCNC) et l'Association des Compagnies Nationales Maritimes (ACNNM) méritent une véritable « cure de jouvence ». A ces organes, il est nécessaire d'ajouter une Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC). Ainsi, quelles sont les nouvelles impulsions à mettre en œuvre pour la redynamisation des organes de transport maritime sur la COA ? Et quels sont les objectifs et les missions de l'AGSSMAOC que nous proposons ?

III – 3 – 1 : La redynamisation de l'AGPAOC, l'UCNC et de l'ACNNM est fondamentale pour la sécurité et la sûreté des ports de la COA

L'AGPAOC, l'UCNC et l'ACNNM méritent une véritable redynamisation pour une sécurité et une sûreté portuaires exemplaires des pays de l'Afrique Occidentale. En effet, ces trois organes souffrent quasiment des mêmes difficultés que nous avons évoqué dans le premier chapitre de la présente partie concernant l'un d'eux, à savoir l'AGPAOC. Ainsi, au risque de nous répéter, nous dirons simplement que pour l'intérêt et la crédibilité de leurs complexes portuaires dans la chaîne du transport maritime international, les gouvernements de cette région doivent dans les plus brefs délais convoquer une assemblée générale de crise pour chacun de ces organes, afin de débattre des difficultés qui minent leurs actions. A l'issue de chacune de ces réunions de crise, une nouvelle impulsion doit être donnée à ces organes avec pour mission fondamentale la sécurité et la sûreté des complexes portuaires de la présente région.

Pour parvenir à un tel résultat, les responsables de ces complexes portuaires ne doivent pas voir les ports voisins comme des concurrents. Ils doivent plutôt s'appréhender comme des partenaires économiques que la nature, par le biais de « l'espace géographique », a décidé de réunir à jamais. Il est vrai qu'appréhender les choses de cette façon est difficile dans la mesure où le transport maritime est par excellence une activité commerciale qui génère des flux financiers importants qui entraînent indubitablement une concurrence entre les ports d'une même région. Ainsi, pour surmonter cette difficulté qui n'est pas négligeable, l'intérêt régional pour la sécurité et la sûreté des ports de la COA doit primer sur de l'intérêt économique de chaque installation portuaire de cette région.

Vu sous cet angle, les responsables des complexes portuaires de cette région pourraient peut-être verser régulièrement leurs cotisations financières, car cet aspect est l'une des difficultés majeures qui minent le bon fonctionnement des organes de transport maritime de la présente région. Car, comment comprendre que les ports qui font rentrer des milliards de francs CFA par an dans les caisses des Etats de la COA n'arrivent pas à s'acquitter de leurs cotisations sur le plan régional ? C'est un paradoxe qui pourrait se justifier simplement par un manque de volonté qui serait nourri par un esprit de concurrence pour la quête des navires dans les ports. Toutefois, nous sommes optimistes sur l'avenir des organes de transport maritime sur la CAA, surtout sur leur implication dans l'application des mesures de sécurité et de sûreté impulsées par l'OMI. D'ailleurs, c'est pour cette raison que nous proposons la création d'une Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC).

III – 3 – 2 : Il est nécessaire de créer une Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC)

Au regard des difficultés constatées dans les ports de la COA sur la mise en application des injonctions de l'OMI en matière de sécurité et de sûreté portuaires. Il apparaît judicieux de mettre en place un organe technique régional qui sera chargé de la gestion de la sécurité et de la sûreté maritimes à l'instar de l'Europe dont l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) veille à l'application des règles internationales.

En effet, l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) a été créée au lendemain de la catastrophe de l'Erika. C'est le règlement de la Communauté Européenne (CE) n°1406/2002, adopté le 27 juin 2002 par le parlement et publié au journal officiel du 28 août 2002 qui fournit la base légale pour la création de cette structure. Cette Agence a pour mission de contribuer au renforcement du système global de sécurité maritime dans les eaux communautaires de manière à réduire les risques d'accidents maritimes de pollution par les navires et de décès en mer. Sa tâche consiste à mettre à jour, à développer la législation et à contrôler la mise en œuvre et à évaluer l'efficacité des mesures en vigueur. En effet, pour s'assurer du bon fonctionnement du système communautaire de la sécurité maritime et de prévention de la sûreté, les représentants de l'AESM effectuent des inspections dans les Etats membres. Par ailleurs, l'AESM participe au renforcement du régime de contrôle par l'Etat du port, au contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen, à l'élaboration d'une méthode commune sur les accidents maritimes et à la mise en place d'un système européen d'information sur le trafic maritime. L'AESM est une initiative très louable qui doit être expérimentée sur la Côte Atlantique Africaine.

III – 3 – 2 – 1 : Essai de définition de l'Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC)

L'Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC) que nous proposons aura à accomplir les missions suivantes :

- Faire de la sécurité et de la sûreté de la navigation maritime une préoccupation pour tous les Etats de la Côte Atlantique Africaine ;
- Réhabiliter et renforcer les dispositions de sécurité et de sûreté maritimes dans les eaux des pays membres. Par exemple, une remise en état du balisage dans les Etats membres où cet outil de sécurité maritime est délabré. Ce qui réduirait considérablement les risques d'accidents ;

- Conseiller la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), et la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) en leur faisant des propositions techniques et concrètes pour la sécurité et la sûreté de la navigation maritime dans leur région ;
- Mener des enquêtes sur les causes des événements de mer survenus au sein des Etats membres afin d'éviter que les mêmes causes entraînent des nouvelles catastrophes. Une enquête régionale pourrait par exemple être ouverte sur la catastrophe du *Joola* avec pour objectif de mettre à la connaissance les causes de ce naufrage, ce qui pourrait permettre d'éviter d'autres drames similaires ;
- Organiser des séminaires de formation et de recyclage des gens de mer pour que ceux-ci maîtrisent les procédures de contrôle des navires à l'entrée et à la sortie des ports. Car, cet aspect n'est pas souvent simple pour les gens de mer qui sont en général formés « sur le tas », contrairement à ce qu'on pourrait penser ;
- Favoriser une coopération technique entre les Etats membres de l'Afrique Occidentale. A cet effet, l'Agence doit avoir des représentants dans chaque Etat membre, ceux-ci auront pour mission de fournir les données utiles du pays dans lequel ils se trouvent au siège de l'Agence qui doit être situé dans l'un de ces pays membres.

III – 3 – 2 – 2 : Quelles sont les structures que nous proposons pour l'Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre ?

Nous proposons simplement deux structures pour l'AGSSMAOC, car une multitude de structures entraînerait une lourdeur administrative de cet organe et réduirait sans doute son efficacité. Ainsi, les Comités suivants seront les piliers de cette Agence : Le Comité Technique et le Comité Financier. En effet, quelles seraient leurs missions ?

III – 3 – 2 – 2 – A : Le Comité Technique

Le Comité Technique de l'AGSSMAOC serait chargé du règlement des différends entre les Etats membres, notamment en ce qui concerne les accidents maritimes. Sa tâche serait aussi de procéder aux contrôles, à une période bien déterminée, de l'application des mesures prises par l'Agence pour la sécurité et la sûreté maritimes en Afrique Occidentale.

Le Comité Technique aurait pour mission la réception des appels de détresse provenant de tout navire en danger se trouvant sur la Côte Atlantique Africaine. Il veillerait à l'application rigoureuse sans failles des mesures de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI.

III – 3 – 2 – 2 – B : Le Comité Financier

Le Comité Financier de l'AGSSMAOC s'occuperait du financement pour la réhabilitation des dispositifs de sécurité et de sûreté endommagés. Ce qui impliquerait une collaboration étroite entre l'AGSSMAOC et les organismes financiers internationaux qui souhaiteraient apporter leurs aides dans ce sens. Son fonctionnement pourrait aussi être financé par un système de cotisations trimestrielles, semestrielles ou annuelles des Etats membres. Il rendrait compte de ces entrées et sorties financières à l'assemblée générale qui serait constituée des membres des deux comités qui constituent l'ensemble du personnel de l'AGSSMAOC.

Ainsi, le Comité Financier de l'AGSSMAOC aurait la lourde responsabilité de trouver les financements pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes en Afrique Occidentale. Cela ne se ferait pas sans difficultés, mais nous pensons qu'une bonne « dose » de volonté politique pourrait faire aboutir cette proposition. Des mesures similaires peuvent être mises en œuvre pour la protection de l'environnement portuaire de la COA.

III – 4 : Quelles sont les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour la protection de l’environnement portuaire des pays de la Côte Atlantique Africaine?

La protection de l’environnement portuaire doit occuper une place non négligeable dans le processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires. Ce qui ne semble pas être le cas dans les complexes portuaires de la COA, au vu des démonstrations que nous avons faites à ce propos dans le chapitre précédent. Face à ce constat, nous proposons les mesures suivantes pour le respect de l’environnement portuaire de ces pays : La mise en place dans chaque port d’un plan d’environnement portuaire, la création d’une agence africaine de la prévention et de la lutte contre la pollution marine, la création d’un observatoire africain pour les déchets toxiques. Tels sont les aspects sur lesquels nous allons nous atteler au cours des prochains paragraphes.

III – 4 – 1 : La mise en place dans chaque installation portuaire de la COA d’un plan d’environnement portuaire est indispensable.

La protection de l’environnement portuaire est un aspect important du processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires. A cet effet, et au vu de la pollution dont souffrent les installations portuaires de la COA, comme nous l’avons démontré dans la deuxième partie de ce travail, nous proposons que chaque complexe portuaire de cette région soit doté d’un « plan d’environnement portuaire ». L’objectif de ce plan sera de mettre en œuvre tous les moyens techniques, humains et financiers afin de réduire, puis de supprimer les pollutions liquides et solides qui se déversent dans les ports de l’Afrique Occidentale. Ce « plan d’environnement portuaire » que nous proposons comprend principalement une phase préparatoire et une phase d’exécution.

La phase préparatoire devrait permettre d’atteindre les 4 objectifs fondamentaux suivants :

- 1 – L’établissement d’un état des lieux et d’une cartographie des rejets et de leurs caractéristiques ;

2 – La définition d’objectifs. Autrement dit, l’identification des priorités sectorielles et spatiales ainsi que des objectifs de qualité ;

3 – La mise en œuvre d’un audit auprès des industries polluantes ;

4 – Le choix des partenaires et la définition des rôles.

La phase d’exécution devrait comporter des actions dans les 4 principaux domaines suivants :

1 – Le traitement des pollutions sur le court, moyen et long terme par la mise en application des projets d’aménagement et des travaux proposés et budgétisés dans la phase préparatoire. Ceci doit se traduire par la réalisation concrète des solutions techniques visant à réduire ou à supprimer les pollutions émanant des rejets industriels, urbains, accidentels ou volontaires ;

2 – La prévention des pollutions par la mise en œuvre des moyens techniques et humains capables de diminuer la probabilité d’apparition d’une pollution ou d’en limiter l’importance lorsqu’elle survient. Cette prévention devrait passer par la réalisation d’actions concrètes, à savoir : l’entretien du matériel et des structures portuaires existantes, l’aménagement des structures nouvelles, la formation et la motivation du personnel réquisitionné.

3 – La surveillance par l’exécution d’un programme de suivi tant de la qualité des rejets dans les ports que de la qualité des eaux du port et l’évaluation annuelle des progrès enregistrés. A cet effet, une cellule de suivi scientifique et technique devrait être mise en place ;

4 – La formation et l’information de tous les intervenants sur le port par des sessions de stages et des démonstrations sur le terrain. Et la sensibilisation des acteurs administratifs et privés suivants : les personnels portuaires, les industriels, les aménageurs, les marins pêcheurs et les usagers. Cette démarche d’information doit être complétée par une campagne de communication qui reposera sur des méthodes

simples mais efficaces et surtout raisonnablement applicables au contexte de chaque complexe portuaire de la Côte Atlantique Africaine.

Le but final de ce « plan d'environnement portuaire » est de convaincre. Car, pour nous, ce plan est la seule façon de légiférer dans la douceur. C'est aussi le seul moyen, outre la répression d'améliorer la qualité des eaux des ports de l'Afrique Occidentale qui aujourd'hui est très mauvaise.

En outre, il est évident que le « plan d'environnement portuaire » ne peut être réalisé que dans le cadre d'une synergie des compétences réunies au niveau du port entre la Direction de l'Environnement, la Direction de l'Assainissement, la Direction de la Lutte Antipollution, la Direction des Industries et d'autres administrations concernées par ce sujet. Cependant, le port peut toutefois anticiper sur ce plan en réalisant des actions qui paraissent urgentes. Ainsi, il est judicieux que chaque port de la COA s'équipe d'un réservoir de ballast afin de protéger l'intégrité de ses zones contre d'éventuels délestages en mer, conformément à la recommandation faite par l'OMI en 1986 sur le traitement des déchets d'hydrocarbures. Cette initiative pourrait être rentable pour ces complexes portuaires dans la mesure où les huiles récupérées dans les réservoirs pourraient être vendues à des Sociétés de Régénération des Huiles (SRH) à des fins de recyclage. Dans la même veine, les ports de la COA pourraient procéder assez régulièrement à des opérations d'assainissement du plan d'eau. Tandis que les entreprises industrielles qui polluent les plans d'eaux des ports de la présente région s'organiseraient en association pour réaliser une station de traitement de leurs eaux usées avant tout rejet dans le port. Ce « plan d'environnement portuaire » ne doit pas empêcher la création d'une Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine.

III – 4 – 2 : La création d'une Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine

La création d'une Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine (AAPLCPM) nous paraît indispensable, dans la mesure où la COA fait l'objet d'une grande pollution au quotidien. Nous pensons qu'il est temps que les responsables de cette région se penchent sur ce phénomène qui est généralement occulté au profit sans doute des

entreprises pétrolières implantées dans cette région dont les activités entraînent une pollution accidentelle ou opérationnelle.

L'objectif de cette Agence serait de prévenir et de lutter contre la pollution des eaux du Golfe de Guinée. Ainsi, elle serait dotée des quatre institutions suivantes qui auraient pour mission de veiller à cette tâche : L'observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports commerciaux de la COA ; l'observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports et les sites pétroliers on-shore et off-shore ; l'observatoire chargé de la lutte contre le déversement sauvage des déchets toxiques dans les ports de la COA et une direction financière. En effet quels seraient les attributs de ces institutions ?

III – 4 – 2 – 1 : L'Observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports publics de la COA

L'observatoire de la lutte contre la pollution dans les ports commerciaux serait chargé de lutter contre la pollution sauvage des plans d'eau des ports de la COA. En effet, il veillerait à ce que chaque complexe portuaire de cette région mette en place « le plan d'environnement portuaire » que nous avons précédemment proposé, afin que les plans d'eau de ces ports ne continuent pas être le « cimetière » des eaux usées des entreprises implantées dans le domaine portuaire. Il infligerait des sanctions financières aux responsables portuaires qui ne veilleraient pas de façon exemplaire à la protection de leurs plans d'eaux. Ainsi, étant sanctionnés, les responsables des complexes portuaires pourraient se retourner contre les entreprises qui polluent le domaine portuaire pour leur faire respecter les règles internationales en la matière, sous la menace des sanctions du Ministère de la Marine Marchande.

Pour atteindre cet objectif, cet observatoire devrait avoir au moins deux membres permanents dans chaque pays de la COA. Le bureau de ceux-ci devrait être installé dans les locaux de la Capitainerie du port pour qu'ils soient au quotidien en contact avec le plan d'eau du port qu'ils sont chargés de surveiller et de protéger. Pour éviter toute tentative de corruption, ils devraient provenir d'un autre pays et bénéficier d'un statut diplomatique.

III – 4 – 2 – 2 : L’Observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports et les sites pétroliers on-shore et off-shore de la COA

L’observatoire de la lutte contre la pollution dans les ports et les sites pétroliers on-shore et off-shore serait chargé de lutter contre la pollution orchestrée par l’exploitation pétrolière dans le Golfe de Guinée. En effet, sa mission serait de veiller à la pollution issue des activités pétrolières on-shore, off-shore et dans les ports pétroliers implantés sur la COA. Ainsi, il veillerait à ce que les entreprises pétrolières récupèrent les produits pétroliers qui s’échappent en mer pendant l’exploitation du pétrole. Et, veillerait également à ce que les plans d’eaux des ports pétroliers ne subissent pas un déversement sauvage d’hydrocarbures. Pour amener les responsables des entreprises privées à prendre leurs responsabilités, l’observatoire devrait pouvoir leur infliger des amendes si ceux-ci ne respectent pas les règles internationales sur l’exploitation des hydrocarbures et la protection de l’environnement marin.

Pour ce faire, l’observatoire devrait se doter de moyens d’inspection sur les sites de production pétrolière. Il devrait acquérir des pirogues puissantes pour effectuer des visites surprises sur des sites pétroliers off-shore. Pour une lutte efficace contre la pollution des eaux du Golfe de Guinée, cet observatoire devrait avoir au moins trois représentants dans chacun des pays de cette région producteurs de pétrole. Ceux-ci devraient être originaires d’un autre pays afin de limiter toute tentative de fraude. Ces membres devraient avoir leurs bureaux dans la localité pétrolière de ces pays et jouiraient aussi du statut diplomatique comme leurs collègues chargés de la lutte contre la pollution dans les ports. Dans le même sens un observatoire chargé de la lutte contre le déversement sauvage des déchets toxiques sur la COA est indispensable.

III – 4 – 2 – 3 : L’Observatoire chargé de la lutte contre le déversement sauvage des déchets toxiques sur la COA

L’observatoire pour la lutte contre le déversement sauvage des déchets toxiques sur la COA serait chargé d’organiser le déversement des déchets toxiques en provenance des pays développés dans les ports de la présente région. Sa mission serait de veiller à ce que les déchets toxiques ne soient plus déversés dans ces pays au mépris de l’environnement et surtout de la santé de la population. Il devrait jouer le rôle de « Gendarme » dans ce domaine.

Pour ce faire, il devrait recenser sur la COA les entreprises spécialisées capables de recevoir et de traiter les déchets toxiques. Autrement dit, il devrait connaître le type de produit que chaque entreprise est capable de recevoir et de traiter correctement sans mettre en danger la population et la nature. Et sous l'impulsion de l'AAPLCPM et des Responsables des complexes portuaires, ces entreprises devraient signer une Convention avec le présent observatoire.

Dans cette Convention, il serait stipulé que l'Armateur qui désire évacuer ses déchets toxiques dans l'un des ports de la COA devra rentrer en contact avec l'Observatoire en lui signalant le type de produit toxique qu'il souhaite débarquer sur la COA. L'Observatoire lui fournirait la liste des entreprises sur la COA capables de traiter son type de déchet toxique. Après avoir fait le choix d'une entreprise, l'Armateur le confirmerait à l'Observatoire qui lui donnerait une autorisation d'entrer en contact avec l'entreprise choisie. Cette procédure nous paraît réalisable dans la mesure où à travers les moyens de communication tels que le fax et le téléphone, un Armateur peut en quelques « minutes » obtenir l'autorisation de l'Observatoire et entrer en contact avec une entreprise capable de traiter ses déchets toxiques. Les entreprises de traitement de déchets toxiques sur la COA et les Armateurs qui ne respecteraient pas cette procédure recevraient des amendes financières lourdes de la part de l'AAPLCPM et seraient responsables des dérapages qui proviendraient de cette transaction qui pourrait être qualifiée « d'illicite ». Autrement dit en cas d'intoxication de la population, comme ce fut le cas lors du déversement sauvage des déchets toxiques dans le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire le 19 août 2006, les responsables de l'entreprise mise en cause et le propriétaire du navire devaient payer la facture globale des dégâts. Car, le principe du « pollueur payeur » doit être appliqué avec fermeté pour décourager au maximum les individus sans scrupules qui relèguent au second plan le respect de la valeur humaine et de l'environnement.

Pour atteindre ces objectifs, l'Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine (AAPLCPM) aurait besoin d'une masse financière importante, ainsi quelles pourraient être ses sources de financement ?

III – 4 – 2 – 4 : La Direction Financière

La Direction financière de L'AAPLCPM, aurait évidemment pour objectif principal de rechercher les financements pour son fonctionnement. Ainsi, elle pourrait demander aux différents responsables des complexes portuaires de la COA de s'organiser afin d'obtenir des financements annuels auprès des entreprises installées dans les domaines portuaires et les lui reverser. Elle pourrait également demander aux différentes entreprises pétrolières installées dans le Golfe de Guinée de s'acquitter d'un versement financier annuel. Elle s'autofinancerait aussi avec les sommes issues du paiement des amendes qu'elle infligerait aux pollueurs de l'environnement marin de la Côte Atlantique Africaine. Elle pourrait demander une aide financière aux institutions internationales qui s'intéresseraient à ses projets. D'ailleurs, le processus de sécurité et de sûreté portuaires dans les pays en développement, sur la COA en particulier, mérite une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds.

III – 5 : Le processus de sécurité et de sûreté portuaires dans les pays de la COA ne mérite-t-il pas une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds tels que le Fonds Monétaire International (FMI) ou la Banque Mondiale (BM) ?

La mise en place du processus de sécurité et de sûreté portuaires a un coût financier important qui ne laisse personne indifférent. Même les terroristes en sont conscients, car après les attentats du 11 septembre 2001, l'organisation terroriste Al Qaeda affirmait par communiqué « qu'elle était aussi motivée par les conséquences directes des attentats que par les conséquences indirectes qui se traduisent par l'effondrement des marchés et de la confiance (moteur de l'économie et de la croissance), mais également par le surcoût des mesures qui seront mises en place pour parer à ces attaques » (G. Arnaud, 2004).

Ainsi, la mise en place des mesures anti-terroristes qui ont entraîné la modification de la Convention SOLAS et l'adoption du Code ISPS a occasionné indubitablement des dépenses financières importantes qui sont lourdes à supporter pour les installations portuaires. A cet effet, les complexes portuaires méritent une aide financière pour mener à bien cette lutte anti-terroriste. C'est dans cette optique que l'Union Européenne a décidé d'allouer une aide financière de 65 Millions d'euros dans sa ligne budgétaire en faveur de ses installations portuaires en 2004, en tant que « recherche et développement portuaire ». Ce qui est normal et

juste. Qu'en est-il pour les complexes portuaires de la COA ? Dans les paragraphes suivants, nous répondrons à cette interrogation en démontrant qu'une aide financière d'urgence doit être allouée par les pays développés et les bailleurs de fonds (FMI, BM) pour la mise en place du processus de sécurité et de sûreté des installations portuaires de la COA.

III – 5 – 1 : Une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds (FMI, BM) est fondamentale pour la sécurité et la sûreté des ports de la COA

La mise en œuvre des exigences de l'OMI pour la lutte anti-terroriste entraîne des dépenses financières importantes et difficiles à supporter pour les installations portuaires. En effet, une étude des Gardes Côtes Américains révèle que le coût de la mise en conformité d'une installation portuaire la première année est d'environ 8.000 \$ Américains, et 400 \$ par an pour des évaluations périodiques. La même étude affirme qu'environ 8.000 \$ doivent être déboursés pour l'élaboration du plan de sûreté d'une installation portuaire et 400 \$ pour son maintien. Ces dépenses financières se matérialisent généralement par l'achat de radios portatives, l'installation des portes et du circuit de vidéo surveillance, l'amélioration du système d'éclairage et de communication et bien d'autres outils qui peuvent concourir à lutter contre les actes de malveillance. Cette étude a également récapitulé dans le tableau suivant en Millions de dollars les dépenses financières pour la mise en œuvre des mesures du Code ISPS pour la lutte contre le terrorisme (Tableau N°25).

D'après le tableau suivant, nous constatons que le coût initial de la mise en place du processus de sûreté d'une installation portuaire aux Etats-Unis est de 963 Millions de dollars et le coût total d'entretien annuel de ce processus est de 509 Millions de dollars. Ce qui est énorme. De même, ce tableau démontre que les charges du personnel constituent la majeure partie des coûts de la mise en place du Code ISPS. Le gouvernement américain a sans doute aidé les installations portuaires à mettre en place le processus de sûreté des installations portuaires. Cela ne souffre d'aucun doute dans la mesure où nous savons que ce pays dépense des millions de dollars chaque année pour la lutte anti-terroriste.

**Tableau N°25 : Récapitulatif des dépenses financières pour l'application du Code ISPS
d'une installation portuaire aux Etats-Unis en Millions de dollars**

Catégorie	Coût initial	Pourcentage du total	Coût annuel	Pourcentage du total
Evaluation de la sûreté	23	2	1	0
Plan de sûreté	23	2	1	0
Agent de sûreté	335	35	335	63
Formation	17	2	17	3
Exercices et entraînements	0	0	35	7
Gardes chargés de la sûreté	124	13	124	23
Equipements de sûreté	441	46	22	4
Total	963	100	509	100

Source : G. Arnaud, 2004, Conférence SOLAS de décembre 2002, mesures spéciales renforçant la sûreté et Code ISPS, Mémoire de Master II, Université de Droit d'Economie et des Sciences d'Aix-Marseille, p.66

En effet, cet exemple démontre combien il est nécessaire de venir en aide aux Etats de la Côte Atlantique Africaine pour la mise en application parfaite du Code ISPS. Car aucun de ces Etats ne peut avoir le budget énorme que nécessite la lutte contre le terrorisme dans les ports, dans la mesure où les équipements de sécurité et de sûreté coûtent généralement cher. Nous en voulons pour preuve l'évaluation financière suivante des établissements de balisage et des équipements nautiques et roulants du Gabon.

Une évaluation financière a été faite par le Ministère de la Marine Marchande du Gabon pour la réhabilitation du balisage vétuste et l'acquisition des équipements nautiques et roulants afin d'être en phase avec les exigences du Code ISPS. Les résultats de cette étude sont les suivants :

Soulignons de prime abord que le Service de Signalisation Maritime du Ministère de la Marine Marchande du Gabon est « budgétivore ». Ainsi, en 2001 son budget était de 200.000.000 de francs CFA, depuis 2003, il est passé à 100.000.000 de francs CFA, ce qui est insignifiant pour le bon fonctionnement de ce service. Car, le projet de restauration de la signalisation maritime et l'acquisition des équipements nautiques roulants initié depuis 2004 a évalué les coûts totaux de réhabilitation du matériel de signalisation et son fonctionnement comme suit ;

Pour la signalisation maritime, les dépenses financières de cette étude sont orientées comme suite.

- La réhabilitation du balisage flottant (montage, lest et pose) doit permettre la mise en œuvre de 32 bouées de type Mobilis pour un montant de 506.000.000 de francs CFA ;
- La réhabilitation du balisage fixe (feux de ports, balises, radars, balises non lumineuses) et les travaux concernant le remplacement des équipements lumineux, ainsi que les travaux concernant les supports de feux nécessitent un montant de 285.000.000 de francs CFA ;
- La réhabilitation de l'appareillage, la modernisation et l'équipement de signalisation du phare de Ngombé s'élèvent à 150.000.000 de francs CFA ;
- La réhabilitation du phare du Cap Lopez nécessite la reconstruction de l'établissement détruit par la forte activité d'érosion marine, des locaux des techniciens, ainsi que les habitations emportées par les flots, servant de logement aux gardiens. Ces travaux s'élèvent à un montant de 600.000.000 de francs CFA.

Les dépenses uniquement pour la réhabilitation de la signalisation maritime s'élèvent à un montant de 1.541.000.000 de francs CFA, soit environ 2.311.500 Euros.

Pour l'acquisition des équipements classiques (nautiques et roulants), les dépenses financières de ce projet sont orientées comme suit.

- L'acquisition d'une vedette de balisage qui est un moyen nautique indispensable pour les établissements en mer, car il permet d'assister les bateaux baliseurs lors des travaux complexes de positionnement des établissements flottants. Son coût s'élève à 200.000.000 de francs CFA ;

- L'acquisition de 2 pirogues de servitude de 11 mètres de long, équipées de 2 moteurs hors bord de 40 chevaux pour les 2 subdivisions maritimes de Libreville et de Port-Gentil. Leur prix total d'achat s'élève à 30.000.000 de francs CFA ;
- L'acquisition d'un micro baliseur doté d'un moyen de levage pour la mise en place et la relève sécurisée des établissements flottants. Son prix d'achat est de 900.000.000 de francs CFA ;
- L'achat de 2 véhicules 4x4 pour les déplacements vers les zones marécageuses où se trouvent les équipements terrestres. Le coût de ces 2 véhicules s'élève à 40.000.000 de francs CFA.

Le montant total pour l'acquisition des équipements nautiques et roulants s'élève à 1.170.000.000 de francs CFA, soit environ 1.755.000 Euros.

Le montant global de ce projet de réhabilitation de la signalisation maritime et l'acquisition des équipements nautiques et roulants réalisé par le Ministère de la Marine Marchande du Gabon s'élève à 2.711.000.000 de francs CFA, soit environ 4.066.500 £uros. Ce qui est énorme pour ce pays en voie de développement. Ainsi, les pays développés et les bailleurs de fonds doivent venir financièrement en aide au Gabon afin que ce pays réalise ce projet qui est très indispensable pour la sécurité et la sûreté de la chaîne du transport maritime international. Car, comme beaucoup d'autres pays de la COA, le Gabon fait preuve d'une grande volonté pour l'application des règles du transport maritime impulsées par l'OMI, mais, le manque de moyens financiers retarde considérablement la mise en œuvre de ces mesures. Le retard de la majorité des ports de l'Afrique Occidentale pour la mise en œuvre du « plan de sûreté portuaire » (dont la date butoir était le mois de juillet 2004) ne serait-il pas lié à un manque de moyens financiers ? Quoique l'on en dise, une aide financière serait la bien venue dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires des pays de la COA.

Soulignons à titre d'illustration qu'en 2005, les autorités béninoises ont reçu une aide américaine de 170 Millions d'euros, soit 110 Milliards de FCFA dans le cadre du « Millenium Challenge Account »²⁰⁶. Dans le programme de gestion de cette aide, les autorités béninoises ont prévu 40 Milliards de FCFA, soit 61 Millions d'euros pour le Port Autonome de Cotonou. D'après les autorités béninoises, cet argent servira à la réhabilitation des infrastructures, à la mise en place d'un plan de zoning (réparation des surfaces par activités), à la mise aux normes ISPS et à la formation accessible à toutes les professions portuaires (D. Fra, 2005).

Nous osons espérer que ce véritable coup de main donné par les Etats-Unis permettra de restructurer le Port Autonome de Cotonou et surtout d'améliorer sa sécurité et sa sûreté dans la mesure où cette institution est la principale source de financement des grandes décisions du Gouvernement de ce pays. Autrement dit, si le Port Autonome de Cotonou est pointé du doigt par l'OMI pour le non respect des mesures de sécurité et de sûreté, c'est toute la population béninoise qui serait « asphyxiée ». Les autorités béninoises ont donc intérêt à éviter le détournement de cet argent comme ce fut le cas dans les années qui ont précédé l'instauration de la démocratie dans ce pays. Une aide financière serait aussi indispensable pour les compagnies nationales de navigation maritime des pays de la présente région telles que la Compagnie Maritime Congolaise (COMACO), la Compagnie Sénégalaise de Navigation Maritime (COSENAM), la Compagnie Béninoise de Navigation Maritime (COBENAM), la Compagnie Maritime du Congo (CMDC) (RDC), etc.

²⁰⁶ Le Millenium Challenge Account est un dispositif mis en place à partir de 2004 par les Etats-Unis pour aider au développement des pays non développés. Suivant le principe « que les meilleurs gagnent », le MCA est en fait un concours pour lequel ont été pré-listés 16 pays (dont 8 africains), charge à eux de démontrer qu'ils ont des projets valables, un peu comme un banquier que l'on doit persuader du bien-fondé d'une entreprise. Le Bénin est éligible au MCA et a, pour cela, mis en place, une machine destinée à rendre crédible son projet. Le volet portuaire occupe une place prépondérante dans le dossier béninois : c'est normal, puisque le port représente à lui seul l'essentiel de l'économie béninoise, basée sur le transit vers des pays sahéliens de l'hinterland (Niger, Burkina Faso, Mali et surtout l'Est du géant Nigéria).

III – 5 – 2 : Le coût de la sécurité et de la sûreté d'un navire est lourd pour les Compagnies Nationales de Navigation Maritime de la COA

La sécurité et la sûreté d'un navire engendrent des dépenses financières énormes comme celles des installations portuaires. En effet, les Gardes Côtes américains ont estimé le coût d'un agent de sûreté de navire à 150.000 \$ pour une grande compagnie²⁰⁷ et 37.000 \$ pour une petite compagnie. Ils ont estimé également que le taux horaire de l'évaluation de sûreté d'un navire est de 100 \$ (ils estiment qu'il faut en moyenne 3 journées de 8 heures pour mener à bien une telle évaluation). Le taux horaire de l'élaboration du plan de sûreté du navire est aussi estimé 100 \$, pour les 20 heures de travail que cela nécessite.

Pour sa part, l'Organisation de Coopération et de Développement Economique (OCDE) estime que les coûts pour la mise en place des mesures de sécurité et de sûreté des navires sont d'environ 1.279.000.000 de dollars Américains, et environ 730.000.000 de dollars Américains pour les coûts de maintenance (G. Arnaud, 2004).

Ces estimations sont énormes et très lourdes pour les Compagnies Nationales de Navigation Maritime des pays de la Côte Atlantique Africaine, dont certaines sont régulièrement en déficit financier. En effet, les pays développés et les bailleurs de fonds tels que le FMI et la BM doivent venir en aide à ces compagnies afin que celles-ci mettent en application les exigences de l'OMI. Pour ce faire, l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNNM) de cette région pourrait engager des négociations avec les pays développés et les institutions financières internationales qui seraient intéressées par cet aspect. Car, les pays développés ont « le devoir d'aider » les pays en voie de développement pour l'application de règles internationales dont ils sont généralement les pionniers. Dans le cas contraire, on risque d'assister dans les années à venir à une chaîne de transport maritime international à 2 vitesses. La première vitesse serait l'espace des pays développés dans lequel les règles du transport maritime seraient respectées, la seconde vitesse serait l'espace des pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA, dans lequel les règles du transport maritime ne seraient pas respectées par manque de moyens financiers, avec pour conséquence les catastrophes comme celle du *Joola* intervenue au large du Sénégal le 26 septembre 2002.

Dans tous les cas, les pays en voie de développement, en particulier ceux de la COA, ne peuvent pas assumer seuls les dépenses financières de la mise en application des

²⁰⁷ Une grande compagnie est une compagnie qui exploite plus de 10 navires.

injonctions de l'OMI. Face à ce constat, nous en appelons à la prise de conscience des pays développés et des bailleurs de fonds de notre planète pour que ceux-ci s'investissent dans le processus de sécurité et de sûreté des ports de l'Afrique Occidentale, pour l'intérêt mondial de la lutte contre le terrorisme qui pourrait lourdement handicaper la chaîne du transport maritime international et par conséquent paralyser l'économie mondiale.

Au total, la synergie entre l'engagement gouvernemental, la dotation des outils de travail spécialisés, la formation des hommes, la redynamisation des organes spécialisés en transport maritime, les dispositions concrètes et fermes pour la protection de l'environnement portuaire, et une aide financière conséquente des pays développés et des bailleurs de fonds (FMI, BM), sont les garants d'une véritable sécurité et sûreté portuaires dans les pays de la Côte Ouest Africaine.

Conclusion de la quatrième partie

Au terme de cette dernière partie, nous pouvons retenir que les efforts des pouvoirs publics de la COA pour la sécurité et la sûreté portuaires sont insuffisants, alors que la sécurité et la sûreté portuaires des intérêts privés dans cette région sont en général efficaces. En effet, les revendications des populations autochtones des régions pétrolifères du Golfe de Guinée, plus précisément dans le Delta du Niger, ont amené les responsables des plates formes pétrolières et des terminaux privés de cette région à renforcer la sécurité et la sûreté de leurs infrastructures et de leurs employés qui subissent régulièrement des prises d'otage. Les recommandations pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté dans les ports des pays de la Côte Ouest sont à deux échelles.

La première proposition est à l'échelle d'un port, en effet, dans le second chapitre de cette partie, nous avons proposé un plan de sûreté portuaire pour le Port Autonome de Douala/Bonabéri au Cameroun, et un plan de réhabilitation des aides à la navigation pour le domaine portuaire d'Owendo/Libreville. Ces propositions tiennent compte des manquements en matière de sécurité et de sûreté portuaires constatés dans ces ports pendant notre séjour de recherche. Le plan de sûreté portuaire que nous proposons pour le port de Douala peut être appliqué dans un autre complexe portuaire de la COA. Mais, il faudrait tenir compte des manquements de celui-ci en matière de sécurité et de sûreté portuaires et surtout de la configuration spatiale du port auquel on souhaiterait l'appliquer, car l'hétérogénéité spatiale de la Côte Occidentale Africaine fait en sorte que tous les complexes portuaires de cette région ne sont pas homogènes sur le plan du positionnement des structures et des infrastructures sur le plan d'eau.

Les propositions à l'échelle de la COA que nous suggérons pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté portuaires tiennent également compte des manquements constatés dans les ports de ces pays pendant nos investigations de recherche sur le terrain. En effet, nous avons suggéré un engagement total et sans faille des gouvernements de cette région dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires, la mise à la disposition des agents de sécurité et de sûreté des outils spécialisés, la redynamisation des organes spécialisés en transport maritime sur la COA, la création d'une Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine, une aide financière conséquente des pays développés et des bailleurs de fonds (FMI et BM) pour aider cette région à appliquer les règles du transport maritime international imposées par l'OMI.

Il importe de souligner que les suggestions que nous faisons pour l'amélioration de la sécurité et de la sûreté dans les complexes portuaires de la COA peuvent présenter pour certaines personnes quelques zones d'ombres. Ainsi, les critiques des spécialistes en transport maritime international seront les bienvenues. Car, nous ne détenons pas la « science infuse ». Nous sommes simplement motivés par le souci d'apporter notre modeste contribution à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté dans les ports des pays de l'Afrique Occidentale.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de cette étude que nous avons intitulée « Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaires dans les pays de la Côte Ouest Africaine », nous devons retenir que la problématique de la sécurité et de la sûreté portuaires est encore au stade du balbutiement dans cette région. Car, au cours de ce travail, nous avons démontré beaucoup de

dysfonctionnements qui rendent la sécurité et la sûreté portuaires précaires dans les ports des Etats de l'Afrique Occidentale. Les efforts non négligeables et encourageants pour l'amélioration de la sécurité et la sûreté dans cette région sont encore insuffisants.

Avant de présenter les résultats de nos analyses sur la sécurité et la sûreté dans les ports de la COA, il importe de souligner que l'examen de l'évolution historique des règles et des conventions internationales en matière de sécurité et de sûreté en transport maritime nous a permis de démontrer que les règles du transport maritime international ont évolué dans le temps au rythme des catastrophes maritimes. Ainsi, chaque accident maritime a stimulé la mise en œuvre de nouvelles mesures de sécurité et de sûreté. Le naufrage du *Titanic* en avril 1912 est la catastrophe qui a incité une prise de conscience des grandes nations maritimes. Car, c'est à l'issue de ce naufrage que le Gouvernement Britannique avait convoqué une conférence internationale à Londres, celle-ci avait abouti à la naissance de la première Convention SOLAS le 20 janvier 1914. Suite à une série de naufrages des navires pétroliers au 20^e siècle, la « Convention MARPOL » fut mise en place en 1978. L'attentat du 11 septembre 2001 perpétré contre les Etats-Unis d'Amérique est l'événement qui marque la dernière amélioration majeure des règles de sécurité et de sûreté du transport maritime international avec la mise en place du Code ISPS à l'issue de la conférence diplomatique tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002.

L'examen des complexes portuaires de la COA nous a permis de démontrer que les ports de cette région présentent de nombreuses faiblesses qui fragilisent leur sécurité et leur sûreté. La catastrophe du navire *Joola* survenue au large du Sénégal le 26 septembre 2002 démontre le manque d'application stricte des règles de sécurité du transport de passagers et de marchandises dans les ports de l'Afrique Occidentale. Car, la surcharge exagérée du navire, l'absence de système de détresse à bord du navire, l'état défectueux du navire, le non arrimage des voitures à bord du navire, sont les principales causes de cette catastrophe qui a causé la mort d'environ 1200 personnes.

De même, l'étude de cas des aides à la navigation maritime au Gabon nous a permis de démontrer que les aides à la navigation maritime sur la COA sont vétustes. En effet, tous les ports de l'Afrique Occidentale souffrent d'une vétusté remarquable des aides à la navigation maritime. Plusieurs phares, balises, bouées et feux qui doivent faciliter la navigation maritime à l'approche des côtes et, surtout à l'entrée et à la sortie des navires sont

éteints probablement à cause du manque d'entretien, certains sont engloutis sous les eaux. Ainsi, la navigation à l'approche des côtes des pays de cette région est et demeure encore peut-être pour longtemps des moments d'angoisse pour les capitaines des navires qui fréquentent les ports de la Côte Atlantique Africaine.

Retenons également que les ports de la COA souffrent de « trois » types de pollution. Le premier type de pollution que l'on rencontre dans les complexes portuaires des pays de la présente région est la pollution issue des entreprises implantées dans le domaine portuaire. L'étude de cas que nous avons réalisée dans ce sens sur les sources de pollution au port d'Owendo/Libreville nous a permis de démontrer que les entreprises implantées dans le domaine portuaire ou jouxtant celui-ci sont en partie responsables de la pollution que subissent les ports de la COA. Le second type de pollution que subissent les ports de l'Afrique Occidentale est le déversement récurrent et volontaire des déchets toxiques par les multinationales irresponsables des pays développés. L'étude du cas des déchets toxiques déversés au port d'Abidjan en Côte d'Ivoire le 19 août 2006 nous a permis de démontrer que certaines multinationales des pays développés prennent les ports de la COA pour une « poubelle industrielle », sans doute avec la complicité de certains responsables des pays de cette région.

Le troisième type de pollution que subissent les ports des pays du Golfe de Guinée est la pollution orchestrée par l'exploitation pétrolière. Nous avons démontré que l'exploitation pétrolière entraîne deux sortes de pollution à savoir la pollution opérationnelle et la pollution accidentelle. Ces pollutions, qui sont généralement occultées par les multinationales pétrolières, dégradent l'environnement portuaire et rendent difficile la vie quotidienne des habitants des régions pétrolières. La parfaite illustration est le Delta du Niger où les populations se plaignent de la pollution des eaux. Loin d'une généralisation exagérée, il existe une grande similitude dans les lacunes de sécurité et de sûreté entre les ports de la COA.

Par ailleurs, il importe de retenir que les ports de la COA font des efforts considérables et non négligeables pour l'application des règles internationales en transport maritime. En effet, plusieurs responsables des ports de la présente région ont pris des dispositions particulières pour l'application du Code ISPS dans leurs installations portuaires qui participent à la chaîne du transport maritime international. C'est le cas du Gabon où le Gouvernement a mis en place au sein du Ministère de la Marine Marchande une commission

ad-hoc chargée de la mise en application du Code ISPS. Dans le même ordre d'idée, tous les complexes portuaires de l'Afrique Occidentale participant au transport maritime international ont été identifiés et chacun dispose d'un PFSO comme l'exige le Code ISPS. Nous ne le dirons jamais assez : le manque de matériel de sécurité et de sûreté est un réel handicap pour les agents chargés de la sécurité et de la sûreté des ports de la COA. Aussi, la présence dans certains de ces ports tels que le port Autonome de Douala/Bonabéri, le port Autonome de Lomé et le port Autonome de Cotonou d'un scanner de haute technologie est une avancée remarquable et encourageante qui est parfaitement en phase avec les exigences de l'OMI, dans la mesure où cet outil permet d'examiner de manière sûre et rapide plusieurs conteneurs.

Il est judicieux de ne pas perdre de vue que les pays en voie de développement (en particulier ceux de la COA) ont d'autres préoccupations qu'ils jugent généralement prioritaires et qui relèguent la problématique de la sécurité et de la sûreté portuaires au second plan. En effet, les pays de la présente région sont préoccupés par des difficultés d'ordre économique et social qui minent le bien être de leurs populations, notamment les arriérés de salaire des fonctionnaires (ce phénomène est fréquent au Congo Brazzaville, au Cameroun, en République Démocratique du Congo, au Togo, au Bénin, en Sierra-Léonne, en Mauritanie et au Libéria) ; l'insuffisance des établissements scolaires, universitaires et sanitaires ; la faiblesse du réseau routier (dans certains des pays de la COA, il est très difficile et périlleux de partir de la capitale vers l'intérieur du pays, car le réseau routier est généralement impraticable surtout en saison de pluie). Ainsi, nous pensons qu'il est nécessaire que les pays développés tels les Etats-Unis, le Canada, l'Angleterre, l'Allemagne, la France, les Pays-Bas, le Japon, les institutions financières telles que la Banque Mondiale, le Fonds Monétaire International et des grandes entreprises d'exploitation pétrolière comme Total, Shell viennent en aide aux pays de la COA pour la mise en œuvre des règles du transport maritime international impulsées par l'OMI.

Cette aide financière serait la bienvenue pour les pays de la COA dont l'économie tourne au ralenti depuis la dévaluation du Francs CFA intervenue le 11 janvier 1994 à Dakar au Sénégal sous l'impulsion de la France. Cette aide pourrait prendre plusieurs formes : par exemple, les entreprises pétrolières implantées dans le Golfe de Guinée pourraient prendre en charge la formation des agents de sécurité et de sûreté des pays dans lesquels elles sont implantées ; Les institutions financières, quant à elles, pourraient aider les pays de la présente région pour l'achat des outils de sécurité et de sûreté portuaire. Dans le même ordre d'idée,

les pays développés peuvent accorder des subventions financières aux pays de la COA en exigeant une cogestion de la subvention accordée. Les Etats-Unis ont démontré qu'une telle démarche est possible en accordant une aide financière de 170 Millions d'euros au Bénin en 2005 pour la mise aux normes des règles de l'OMI du Port Autonome de Cotonou. Cet exemple devrait inciter d'autres pays développés (surtout les pays d'Europe qui sont les principaux partenaires économiques des pays de la COA) à venir en aide aux pays de la Côte Occidentale Africaine pour le respect des règles du transport maritime international imposées par l'Organisation Maritime Internationale.

En outre, il convient de retenir que la sécurité et la sûreté portuaires font partie du devoir régalien de l'Etat. En effet, quels que soient les problèmes auxquels ils sont confrontés, les Gouvernements des pays de la Côte Atlantique Africaine doivent prendre les mesures qui s'imposent et s'impliquer davantage dans le processus de sécurité et de sûreté de leurs installations portuaires. Car, aucune installation portuaire du globe participant au transport maritime international n'est à l'abri d'un attentat terroriste. Ainsi, nous osons espérer que les Gouvernements des pays de cette région mettront tout en œuvre pour que leurs complexes portuaires impliqués dans la chaîne du transport maritime international soient aux normes exigées par l'OMI. Pour ce faire, ces gouvernements doivent faire preuve d'une bonne dose de volonté politique.

BIBLIOGRAPHIE GENERALE

I : LES OUVRAGES, THESES ET ARTICLES FOCALISES SUR LES PORTS DE LA COTE ATLANTIQUE AFRICAINE

- 1- ABOGHO ABESSOLO (F.), 2006, *Les relations ville port à Libreville : Enjeux et perspectives*, Mémoire de DESS en Activités Littorales et Maritimes, au

- Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. A. Ognane Ebang et B. Ibouanga, 76p.
- 2- ADOUBOUA (L.G), 2006, *Les Aides à la Navigation Maritime au Gabon*, Mémoire de DESS en Activités Littorales et Maritimes, au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. C. Koweth Deemin et F. E. Faure, 125p.
 - 3- AHONTO (L.), Octobre 2008, Afrique de l'Ouest : L'empire de drogue des narcotrafiquants, in *Continental*, n°74, pp.56-63
 - 4- AIRAULT (P.), 2006, Port autonome d'Abidjan voilure réduite, in *Jeune Afrique l'Intelligent*, hors série n°10, pp. 40-42
 - 5- AKPLOGAN (D.), 2003, *Etude du Cabotage International sur l'axe Gabon Cameroun*, Mémoire de D E S S en Activité Littorales et Maritimes, au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. H. Mouloungui et F. E. Faure 108p.
 - 6- BCEOM, 1998, *Etude de faisabilité de la réhabilitation et de l'extension du port d'Owendo*, Volet 2, Etude d'impact sur l'environnement, 48p.
 - 7- BIGNOUMBA (G.S.), 1995, *La pêche maritime au Gabon : Contribution à l'étude géographique d'une activité secondaire dans un pays tourné principalement vers l'exploitation de ses ressources continentale*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Nantes, 372p.
 - 8- BOISBOUVIER (C.), Septembre 2006, L'odyssée du porteur de mort. D'Amsterdam à Abidjan, in *Jeune Afrique* n°2384, pp. 62-63
 - 9- BONNIFAIT (J.), Mars 2006, Jean-Marie Aniélé : « Pointe-Noire est à une année charnière », in *Journal de l'Afrique en Expansion* n°369, pp.174-178
 - 10- BONNIFAIT (J.), Mars 2006, Au fil des rues ponténégrines, in *Journal de l'Afrique en Expansion* n°369, pp.137-140

- 11- BONNIFAIT (J.), Mars 2006, Les ports, outils de développement, in *Journal de l'Afrique en Expansion* n°369, pp.150-155
- 12- BONNIFAIT (J.), Mars 2006, Au service de l'intégration régionale, in *Journal de l'Afrique en Expansion* n°369, pp.146-148
- 13- BOUTHIER (M.), 1969, « Le port d'Abidjan », in *Cahier d'Outre-Mer*, n°87, p. 290
- 14- BRITZ (C.), Novembre 2006, « Le Joola », Des Ministres sénégalais en cause dans le naufrage, in *le Marin* n°3095, p. 4
- 15- CASLIN (O.), Juillet 2000, Progression continue des activités portuaires dakaroises, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4203, pp.1295-1298
- 16- CASLIN (O.), Juillet 2000, Réaffirmer la vocation sous-régionale du port de Dakar, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4203, pp.1299-1302
- 17- CASLIN (O.), Juillet 2000, Dakar : Communauté portuaire, la carte de la diversité, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4203, pp.1303-1304
- 18- CEMAC, 2002, *Code Communautaire de la Marine Marchande*, Douala, Presse de ALPHA PRINT, 274p.
- 19- CHAPLEAU (P.), Septembre 2006, Séché (Mayenne) traitera les déchets toxiques ivoiriens, in *Ouest-France*, p. 3
- 20- CHARLIER (J.), Juillet-Août 1994, L'Essor portuaire de Cotonou, in *Transports*, n°366, pp. 235-245
- 21- CHARLIER (J.J.), Novembre 1995, Le Burkina-Faso et la mer, désenclavement et diversification de la desserte portuaire, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 245-255
- 22- CHAULEUR (P.), 1955, «Douala, Port de l'Afrique Centrale», in *Marché Tropicaux et Méditerranéens (Marchés Coloniaux)*, n°495, pp.577-579

- 23- CHAUVEAU (J.), 1986 «Une Histoire Maritime Africaine est-elle possible?», in *Cahiers d'Etudes Africaines*, n° 101-102, pp.173-235
- 24- CHEIKH YERIM (S.), Septembre 2006, Le marché noir des déchets toxiques : Les dessous du Scandale, in *Jeune Afrique n°2384*, pp. 64-66
- 25- CISSE (O.), Novembre 1995, Le port et les risques industriels à Dakar, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 25-28
- 26- CLOUARD (J.L), Juin 1991, «Ports africains : Contre vents et marées, in *Jeune Afrique Economique n°144*, pp. 104-106
- 27- DEBEL (A.), 1988, *Le Cameroun aujourd'hui*, Paris, les éditions Jeune Afrique, 255 p.
- 28- DIOP (B.), Novembre 1995, L'interaction ville-port : Problématique de la sécurité, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 29-35
- 29- DIOP (M.), Novembre 1995, Coopération entre la commune et le port, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 37-40
- 30- ELIMANE (F.), Septembre 2006, L'affaire des déchets toxiques d'Abidjan n'est pas un cas isolé sur le continent. « L'Afrique poubelle », in *Jeune Afrique n°2384*, pp. 60-61
- 31- EYI ONDO (G.), 1983, *Rôle du site dans la politique d'aménagement de la zone portuaire d'Owendo/Libreville*, Mémoire de DEA de Géographie, Université de Nantes, 39p.
- 32- FAURE (F.E.), 1994, *La Desserte Maritime des Ports Gabonais, Réalités et Perspectives*, Mémoire de D E A en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 131p.

- 33- FAURE (F.E.), 2000, *l'Afrique Occidentale et le Commerce Maritime*, Thèse de Doctorat (NR) en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 603p.
- 34- FODOUOP KENGNE, 1997, «Le Complexe Portuaire de Douala-Bonabéri (Cameroun) : Vers la Perte de sa Vocation Régionale ?» in *Iles et Littoraux Tropicaux, Actes des VII^{èmes} Journées de Géographie Tropicale, tome 1*, Brest, pp.321-331
- 35- FOURNIER (Y.), Septembre 1997, Les transports maritimes en Mauritanie, in *Journal de la Marine Marchande, n°4056*, pp.2007-2008
- 36- FRA (D.), Septembre 2005, Cotonou table sur l'aide Américaine, in *le Marin n°3035*, p. 5
- 37- FRA (D.), Novembre 2005, Dossier Spécial : Cotonou la chute libre, in *le Marin n°3043*, pp. 14-26
- 38- GAKOMO (M.), 1994, *Contribution à l'Etude des Avant et Arrière- Pays des Ports de l'U D E A C*, Thèse de Doctorat, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 475p.
- 39- GESLIN (J.D.), 2001, Port Autonome de Douala. Du vent dans les voiles, in *Jeune Afrique l'Intelligent (Numéro Spéciale Afrique-France. Le Cameroun au Sommet)* pp.58-59
- 40- GILLES (B.), Mai 1998, Six mois après la table ronde : De lentes avancées à Douala, in *Journal de la Marine Marchande, n°4093*, pp.1254-1256
- 41- GOUELLAIN (R.), 1975, *Douala, ville et histoire*. Paris, Institut d'Ethnologie-Musée de l'Homme, 402p.
- 42- GOUVERNAL (E.), Septembre 1992, Cotonou 1992 : Quel avenir pour les services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ? in *Journal de la Marine Marchande, n°3795*, pp.2171-2173

- 43- HOYLE (B.S), Novembre 1981, Ports maritimes et aménagement économique dans les pays sous-développés *in Transports*, n°267, pp. 554-562
- 44- HOYLE (B.S), 1997, La ville portuaire en transformation dans l'Afrique d'aujourd'hui, *in Urbanité des cités portuaires, Paris, l'Harmattan*, pp.369-387
- 45- IBOUANGA (B.), 1992, *Les aménagements portuaires en Afrique Centrale*, Mémoire de DEA de Géographie, Université de Bordeaux III, 96p.
- 46- IBOUANGA (B.), 1998, *Les interfaces maritimes du Gabon : Essai d'une géographie portuaire et commerciale*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université de Bordeaux III, 547 p.
- 47- IMBERT (J.), 1982, *Le Cameroun. Que sais-je ?* Paris, Presse Universitaire de France, 127p.
- 48- ITOUMBA (L.F.), 2006, *Pollution marine en Afrique Centrale : Gabon, dispositions communes et particulières à la prévention des différentes formes de pollutions par les navires et autres engins en mer*, Etude de cas, pour l'obtention du grade d'inspecteur à la sécurité des navires, au Groupe Ecole Centrale de Formation et de Documentation des affaires Maritimes de Nantes, 24p.
- 49- KANTO (M.), 1996, « *Droit de l'environnement en Afrique* », Collection EDICEF/AUPELF-UREF.
- 50- KANE (M.L.), Novembre 1995, Un port urbain : Dakar, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 41-46
- 51- KARANGA (M.A.), Juin 1996, L'évolution des transports maritimes en Afrique de l'Ouest : La compagnie maritime de Côte d'Ivoire, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3991, pp.1466-1467

- 52-KENGNE (F.), 1977, *Bonabéri dans Douala. Autonomie et interdépendance*, Thèse de Doctorat de 3^e cycle en Géographie, Université de Bordeaux III, U.F. R, de Géographie, 299p.
- 53-KENGNE (F.), 1997, Le complexe portuaire de Douala/Bonabéri (Cameroun) : Vers la perte de sa vocation régionale ? in *Iles et littoraux tropicaux. Acte des VIIèmes journées de Géographie tropicale, Brest, Ouest Editions Presse Académiques*, 359p.
- 54-LASSERRE (G.), 1958, "*Libreville, la Ville et sa Région*", Armand Colin, 318p.
- 55-LE DORE (F.), Novembre 1995, Activités portuaires – fonctions urbaines : Une nécessaire adéquation pour un développement durable, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 165-172
- 56-LELE (R. B), 2002, *Les pollutions en zones portuaire Sud d'Owendo*, Mémoire de fin d'étude pour l'obtention du certificat de gestion portuaire (C.N.U.C.E.D), OPRAG- Libreville/Owendo, 83p.
- 57-MADOUNGOU NDJEUNDA (G.M), 2005, *La problématique de la sécurité et de la sûreté portuaire en Afrique Centrale : Le cas des ports d'Owendo et de Douala-Bonabéri*, Mémoire de Master II en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 155p.
- 58-MADZINZA YANGOU, 2004, *La Sécurité de la Navigation Maritime dans les Pays de la CEMAC*, Mémoire de DESS en Activité Littorales et Maritimes, au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. C. Bignoumba Ibinga et F. E. FAURE, 83p.
- 59-MAINET (G.), 1976, «Douala, le Port et la Ville», in *Cahiers d'Outre Mer*, n°113, pp.49-69
- 60-MAINET (G.), 1984, *Douala, une Grande Ville Africaine sous l'Equateur*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Bordeaux III, 3 tomes, 1071p.

- 61- MAKIELA MAGAMBOU (G.), Juin 2007, *la Politique portuaire au Gabon : Contribution à une Géographie des Transports de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)*, Thèse de Doctorat, Université de Paul Valéry- Montpellier III, 538p.
- 62- MALET (S.H.), Mai 2002, Port d'Afrique : Mutations irréversibles, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4302, pp.38-41
- 63- MALET (S.H.), Mai 2002, Dakar : Réaménagement ou privatisation, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4302, p.42
- 64- MALET (S.H.), Juillet 2002, Le port de Dakar en quête de compétitivité, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4307, p.25
- 65- MALET (S.H.), Septembre 2002, Le réveil du port d'Abidjan compromis par le climat de guerre civile, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4319, p.39
- 66- MALET (S.H.), Octobre 2002, Naufrage du transbordeur sénégalais le Joola : 970 morts et disparus, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4320, pp.14-15
- 67- MALET (S.H.), Novembre 2002, Les autres ports de la COA cherchent à profiter de la crise ivoirienne, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4328, p.34
- 68- MALET (S.H.), Novembre 2002, Le port de Cotonou encombré par la crise ivoirienne et le dossier Bouygues, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4324, p.26
- 69- MALET (S.H.), Janvier 2003, Cameroun : Douala et la réforme portuaire, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4335, p.22
- 70- MALET (S.H.), Janvier 2003, Côte d'Ivoire : San Pedro, port convoité par les rebelles du Mpigo, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4334, p.18
- 71- MALET (S.H.), juillet 2003, Douala : Mutation du port sous l'œil de l'AFD, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4362-4363, p.18

- 72- MALET (S.H.), Juillet 2003, Sénégal. Port de Dakar : Plus de 9 Mt et des bénéfiques, *in Journal de la Marine Marchande n°4359*, p.15
- 73- MALET (S.H.), Janvier 2004, Sénégal, Dakar franchit la barre de 10 Mt, *in Journal de la Marine Marchande, n°4387*, p.21
- 74- MALET (S.H.), Avril 2004, Pointe-Noire : Le port se conforme au processus de sûreté maritime, *in Journal de la Marine Marchande n°4400*, p.18
- 75- MALET (S.H.), Avril 2004, Douala : Contentieux autour de la concession du terminal à conteneurs, *in Journal de la Marine Marchande n°4399*, p.20
- 76- MALET (S.H.), Septembre 2004, Congo-Brazzaville. Privatisation du CFCFO : Bolloré et Scheltam renvoyés dos à dos, *in Journal de la Marine Marchande, n°4419*, pp. 21-22
- 77- MANFRED (P.), Septembre 2000, Le port d'Abidjan prend pied au Burkina-Faso, *in journal de la Marine Marchande, n°4211*, p.1602
- 78- MARCADON (J.), N'GUIMBI (Z.), «Les Flux Maritimes Conteneurisés, l'Axe de Transport Congo-Océan et le Réseau Urbain», *in Africain Urban Quartely, Spécial issue on Port Cities, Vol. 9, chapitre. 6*, pp.69-84
- 79- MEUNIER (M.), 2006, Guinée, Guinée-Bissau, Sierra Leone, Nigeria...Un air de déjà-vu, *in Jeune Afrique, n°2384*, p. 67
- 80- MILKOWSKI (M.), Décembre 1982, 1978-1988 La décennie des Nations Unies pour les transports et communications en Afrique et les besoins maritimes de l'Afrique Occidentale et Centrale, *in Transports, n°278*, pp. 429-437
- 81- MINGOLE (A.), 1981, *Les problèmes d'aménagement portuaire à Pointe-Noire en République Populaire du Congo*, Thèse de Doctorat de Géographie, Université de Nantes, 261p.

- 82-MONO MBOUM MARKOUS, Mai 1987, « Prévention et lutte contre la pollution marine. Mesures de protection et de lutte en République du Cameroun », *Communication au Symposium sur la Zone Economique et Exclusive (ZEE), Abidjan, pp. 2-12*
- 83-MOULOD (J.M.), Novembre 1995, Le rôle des villes portuaires dans l'intermodalisme en Afrique, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar, pp. 385-393*
- 84-MVEH ALLOGHO (F.), 2001, *Gestion de l'environnement industriel et maritime au site portuaire d'Owendo au Gabon*, Mémoire de D.E.S.S en Maîtrise et gestion de l'environnement industriel, Institut des Sciences et Techniques de l'Université Joseph Fourier Grenoble I, 142p.
- 85-MVOUBA (I.), Juin 2000, Ministre Congolais (Brazzaville) des Transports, de l'Aviation civile, chargé de la Marine Marchande : «Il faut qu'on retrouve la maîtrise de notre port», *in Journal de la Marine Marchande, n°4199, pp.1131-1132*
- 86-N'DALA (B.), Mai-Juin 1988, Transports et désenclavement en UDEAC, *in Transports, n°329, pp. 301-307*
- 87-N'DALA (B.), Mars 1991, La structure de prix de transport sur les corridors de désenclavement de la République Centrafricaine : La structure du prix de transport sur la voie transéquatoriale Pointe-Noire-Bangui via Brazzaville, *in Journal de la Marine Marchande, n°3717, pp.633-636*
- 88-N'DALA (B.), Mars-Avril 1992, «Etude Comparée des Tarifs des Ports de Douala et Pointe-Noire sur la Desserte de la République Centre Africaine», *in Transport, n°352, pp.88-95*
- 89-N'DALA (B.), Mars-Avril 1995, Itinéraires structurants de transit de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale et le détournement de trafic, *in Transports, n°370, pp. 102-108*

- 90-N'DALA (B.), Mai-Juin 2001, Navigation intérieure en Afrique Centrale, *in Transports, n°407*, pp. 190-196
- 91-NDENDE (M.), Avril 1988, Les pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest et du Centre face aux problèmes de leurs transports maritimes, *in Journal de la Marine Marchande* pp. 1043-1052
- 92-NDENDE (M.), Janvier- Juin 2006, Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée, *in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, pp. 27-42
- 93-NDIAYE (P.), Novembre 1995, Pour un projet d'intérêt commun ville-port à Dakar, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 47-52
- 94-NDIAYE (P.), Décembre 1995, Projets Ville-Port à Dakar, *in Journal de la Marine Marchande, n°3965*, pp.3168-3169
- 95-NDONGO (A.), Mars 2006, Le Port Autonome de Pointe-Noire, porte océane de l'Afrique Centrale, *in Journal de l'Afrique en Expansion, n°369*, pp.142-144
- 96-NEUMEISTER (M.), Juin 1995, Bras de fer Gabon/Elf-Shell-Comilog, *in Journal de la Marine Marchande, n°3939*, pp.1474-1475
- 97-NEUMEISTER (M.), Mai 1997, Cotonou II : Le dernier acte de résistance régionale, *in Journal de la Marine Marchande, n°4043*, pp.1359-1361
- 98-NEUMEISTER (M.), Mai 1998, Regards sur les exportations ivoiriennes et camerounaises, *in Journal de la Marine Marchande, n°4093*, pp.1238-1240
- 99-NEUMEISTER (M.), Mai 1998, L'Union des conseils des chargeurs africains : S'adapter rapidement pour suivre, *in Journal de la Marine Marchande, n°4093*, pp.1241-1243
- 100- NEUMEISTER (M.), Juin 1998, Conseil gabonais des chargeurs : Le BIC NIC innovant, *in Journal de la Marine Marchande, n°4096*, pp.1400-1401

- 101- NGAMKAN (G.), La nouvelle réglementation des professions maritimes et d'auxiliaires de transport au Cameroun, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4049, pp.1687-1693
- 102- NGONDENENE (P.), 2005, *La Normalisation des Structures Portuaires Gabonaises au Code ISPS : Cas des ports de Libreville*, Mémoire de DESS en Activités Littorales et Maritimes, au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. C. Abdon Tchibinda et F. E. Faure, 77p.
- 103- NUBUKPO (K.C.), Mai 1994, Lettre d'Afrique : Le CFA. Incidence de la récente dévaluation du franc sur les transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre : Le cas du Togo, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3881, pp.1174-1175
- 104- OUEDRAOGO (B.M.), La desserte des pays enclavés : le point de vue des chargeurs, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 267-275
- 105- OYANE OBAME (R.), 2003, *Elaboration d'un plan de Sécurité portuaire : Cas du port d'Owendo*, Mémoire de DESS en Activités Littorales et Maritimes au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. A. Ndang Edou et F. E. Faure, 96p.
- 106- PONS (C.), Juin 2000, Les effets de la concentration contestés en Afrique : En Côte d'Ivoire elle inquiète les opérateurs nationaux, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4199, pp.1128-1130
- 107- POURTIER (R.), 1982, «Stratégie Ferroviaire et Politique de l'Espace : Le Transgabonais», *in Hérodote*, n°25, pp.105-128
- 108- POURTIER (R.), 1995, *Atlas de la zone franc en Afrique subsaharienne, monnaie, économie et société*, la Documentation française, Ministère de la coopération, 112 p.

- 109- POURTIER (R.), 2001, *Afrique noire*, Paris, Hachette, Collection Carré-Géographie, 255p.
- 110- RAPPORT ANNUEL DE L'OFFICE NATIONAL DES PORTS DU CAMEROUN, Septembre 2006, Le trafic des ports du Cameroun en 1995, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4005, pp.2223-2226
- 111- RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE TECHNIQUE SUR LES CAUSES DU NAUFRAGE DU «Joola», le 04 Novembre 2002, Dakar, 107p.
- 112- RATHEAUX (O.), Mai 1997, Option de gestion des ports maritimes : Cas des ports africains, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4043, pp.1371-1375
- 113- REZENTHEL (R.), Novembre 1995, La coopération et la solidarité : Des facteurs de réussite pour les ports africains, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 79-88
- 114- REZENTHEL (R.), 1997, La coopération et la solidarité : Des facteurs de réussite pour les ports africains, in *Urbanité des cités portuaires*, Paris, l'Harmattan, pp.19-32
- 115- REZENTHEL (R.), Janvier-Juin 2006, La sûreté maritime dans les pays en voie de développement, in *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, n°4, pp.43-50
- 116- RIZET (C.), Novembre 1999, Les projets sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4170, pp.2385-2387
- 117- SAHABANA (M.), Mai-Juin 2003, Le Joola, Ndiaga Ndiaye, Cars Rapides... Les victimes des transports en commun, l'affaire de tous ? in *Transports*, n°419, pp. 177-193

- 118- SALMON (L.), Novembre 2001, Le registre maritime du Liberia soupçonné d'infraction à l'embarco sur les armes, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4273, p.13
- 119- SEINOUBI – FEZAN (J.), 1987, *Les riverains francophones du Golfe de Guinée et le droit international de la mer : Un exemple de politiques maritimes des Etats africains*, Thèse de Doctorat, N.R, en Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 524 p.
- 120- SINSOU (J.P), Février 1987, L'étonnante potentialité des transports fluvio-lagunaires et par cabotage au Gabon, in *Transports*, n°322, pp. 83-90
- 121- SINSOU (J.P), Mars-Avril 1988, Tarification intermodale au Gabon, in *Transports*, n°328, pp. 234-242
- 122- SINSOU (J.P), Novembre-Décembre 1989, Manganèse : La logistique Transgabonais. Vers un partenariat entre la COMILOG et l'OCTRA ? in *Transports*, n°338, pp. 330-337
- 123- SINSOU (J.P), Novembre 1995, Réseaux de transport et développement économique en Afrique Centrale, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 317-323
- 124- SIREYGOL (P.), 1980, *Les problèmes de fondations du port à bois d'Owendo au Gabon*, BCEOM, pp.39-47
- 125- SOULE (I.B), Novembre 1995, Port et emploi à Cotonou, *Actes de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 333-344
- 126- SOUNDA (P.) 2002, *Le Marché de Véhicules d'occasion Importés à Libreville*, Mémoire de Maîtrise au Département de Géographie, Université Omar Bongo Ondimba, dir. Yawo Ganyo Galley, 85p.

- 127- SOW (I.), Novembre 1995, Les activités portuaires à Dakar et leurs impacts sur l'environnement urbain, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 53-57
- 128- STECK (B.), Novembre 1995, Les ports de la Côte Ouest africaine : Articuler la nécessaire ouverture mondiale et l'indispensable aménagement équilibré du territoire, *Acte de la cinquième conférence des villes ports à Dakar*, pp. 291-297
- 129- TAÏEB (A.), Mai 1997, Des observatoires des transports internationaux pour les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4043, pp.1363-1364
- 130- TAPE BIDI (J.), Février 2004, *Economie maritime et portuaire de la Côte d'Ivoire : Etude géographique*, Thèse de Doctorat d'Etat en Géographie des Mers et Exploitation des Océans, Université de Cocody, dir. A. D. Hauhouot-Asseypo, 3 Tomes, 876p.
- 131- TCHOTSOUA (M.), et DASSE (P.), septembre 1997, «Phénomène d'érosion et Gestion de l'Environnement du Littoral Camerounais», in *Iles et Littoraux Tropicaux, Actes des VII^{èmes} Journées de Géographie tropicale, tome 2*, Brest, pp.653-659
- 132- TCHOUTA (M.), Novembre 1995, Le rôle de Douala dans la desserte des territoires intérieurs et des pays enclavés, *Actes de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 299-305
- 133- TEIXEIRA (D.), Novembre 1995, Le grand événementiel, une stratégie de développement vile/port, *Acte de la cinquième conférence internationale des villes ports à Dakar*, pp. 97-104
- 134- THIBAUD (O.), Avril 1996, Nigeria : Le pétrole et le gaz pour relancer l'activité, in *Journal de la Marine Marchande*, n°3981, pp.858-861

- 135- VENNETIER (P.), 1969, «Les Ports du Gabon et du Congo Brazzaville», in *Cahiers d'Outre-Mer*, n°88, pp.335-336
- 136- VIEL (H.), Septembre 1995, Ports du Gabon, in *Journal de la Marine Marchande*, n°3952, pp.2237-2238
- 137- VIEL (H.), Septembre 1995, Le port de Lomé, in *Journal de la Marine Marchande*, n°3953, pp.2303-2305
- 138- VIEL (H.), Octobre 1995, «Le Port de Douala», in *Journal de la Marine Marchande et du Transport Multimodal*, n°3955, pp.2470-2472

II : LES ARTICLES, THESES ET OUVRAGES GENERAUX SUR LE TRANSPORT MARITIME

- 139- ABRAHAM (C.), Septembre-Octobre 2000, Peut-on comparer les politiques d'amélioration de la sécurité dans le domaine maritime et dans le domaine aérien ? in *Transports*, n°403, pp. 394-397
- 140- ABEILLE (M.) et GOUVERNAL (E.), Mai 1998, La ligne régulière Europe-Afrique : Evolutions mondiales et/ou régionales ? in *Journal de la Marine Marchande*, n°4093, pp.1231-1235

- 141- ABOUBACAR (F.), 2000, «Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin», *in Droit Maritime Français* p. 99
- 142- ANNE (B.), Septembre-Octobre 2000, Sociétés de classification et sécurité maritime, *in Transports*, n°403, pp. 358-362
- 143- ARNAUD (G.), 2004, *Conférence SOLAS de décembre 2002, Mesures spéciales renforçant la sûreté et le Code ISPS*, Mémoire de Master II en Droit Maritime, Université de Droit D'Economie et des Sciences D'Aix-Marseille, dir. C. Scapel et P. Bonassies, 94p.
- 144- BASSAYI (A. P.), *Les Sociétés de Lignes Régulières dans les Echanges Maritimes entre l'Europe et l'Afrique Occidentale*, Thèse de Doctorat en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 337p.
- 145- BAUDOIN (T.), et al, 1997, *Urbanité des cités portuaires*, Paris, l'Harmattan, 401p.
- 146- BAUMARD (L.), 1999, « Piraterie : les Etats entre impuissance et complaisance », *in Le Marin*, n°2692, p.6
- 147- BEILVERT (B.), 1995, *Politique et droit de la sécurité maritime*, Mémoire de D E A en Science Juridique de la Mer, Université de Nantes, 96p.
- 148- BELOTTI (J.), 1992, *Le transport international de marchandises*, Paris, Librairie Vuibert, 243p.
- 149- BERLET (E.), Janvier-Février 1996, Quels Progrès pour la Sécurité Maritime ? *in Transports*, n°375, pp. 29-32.
- 150- BERLET (E.), Novembre-Décembre 2004, Zoom sur une Décennie de Transport Maritime, *in Transports* n°428, pp. 367-371

- 151- BERLET (E.), Septembre-Octobre 2000, Sécurité maritime : Mieux appliquer et contrôler les règles existantes, *in Transports*, n°403, pp. 371-374
- 152- BESSOULE (Y.), Mars 2000, «Sécurité Maritime – La prise de conscience», *in le Marin* pp. 3-7
- 153- BEURIER (J.P.) et al, 1995, *Droits maritimes. Droit du littoral. Droit portuaire*, Tome II, Paris, Juris-Service, 295p.
- 154- BIGNOUMBA (G.S.), 1990, *Les Echanges de Marchandises par voie Maritime entre la France et l'Amérique du sud (Façade Pacifique)*, Mémoire de D E A en Sciences Humaines de la Mer, Université de Nantes, dir. J. Marcadon, 61p.
- 155- BLACK (D.), Janvier 2004, Le prix de la sûreté des conteneurs, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4387, p.21
- 156- BOISSON (P.), Avril 1992, Le transport par mer des marchandises dangereuses, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3773, pp.885-888
- 157- BOISSON (P.), Avril 1994, L'OMI réussit à jeter les fondations de la nouvelle convention HNS, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3880, pp.1107-1109
- 158- BOISSON (P.), Décembre 1995, Comité juridique de l'OMI : Une session de transition avant la prochaine conférence diplomatique, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3964, pp.3114-3116
- 159- BOISSON (P.), Mai 1996, La convention sur les marchandises dangereuses adoptée par une conférence de l'OMI, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3986, pp.1177-1178
- 160- BOISSON (P.), 1998, *Politique et Droit de la Sécurité Maritime*, Paris, Edition Bureau Véritas, 669p.

- 161- BONNASSIES (P.), 1986, «Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes», in *Espace et Ressources Maritimes n°1*, p.115
- 162- BOURLES (S.), Janvier 1998, Nouvel enjeu pour l'OMI : L'application des normes, in *Journal de la Marine Marchande, n°4073*, pp. 54-56
- 163- BOYER (A.), 1967, *Le droit maritime* », Paris, Presse Universitaire de France, p. 147
- 164- BREHON (N.J), Septembre-Octobre 2000, L'utilisation des satellites d'observation pour la détection des déballastages en mer, in *Transports, n°403*, pp. 363-366
- 165- CABANNE (C.), 1998, Les ports et les transports maritimes, in *Géographie Humaine des littoraux maritimes, Paris, CNED-SEDES*, pp.251-307
- 166- CANTAL DUPART (M.) et CHALINE (C.), 1993, *Le port, cadre de vie*, Paris, l'Harmattan, 253p.
- 167- CASLIN (O.), Octobre 1997, Un bilan de la sinistralité maritime, in *Journal de la Marine Marchande, n°4059*, pp.2158-2160
- 168- CASLIN (O.), Juillet1998, Sécurité maritime, l'étau se resserre, in *Journal de la Marine Marchande, n°4102*, p.1747
- 169- CHALINE (C.), 1994, *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris, l'Harmattan, 299p.
- 170- CHAPON (J.), Septembre-Octobre 2000, «Y'a-t-il une Solution Miracle au Problème de la Sécurité du Transports Maritime», in *Transports, n°403*, pp.323-330
- 171- CHAPON (J.), Janvier-Février 2005, Quelques réflexions sur des questions d'actualité en matière de ports maritimes, in *Transports, n°429*, pp. 15-23

- 172- CHALIAND (G.) et BLIN (A.), 2004, *Histoire du terrorisme*, Editions Fayard, Paris, 458 p.
- 173- CHARLIER (J.), 1981, *Contribution Méthodologique à l'étude des arrière-pays portuaires*, Thèse de Doctorat en Sciences Géographiques, Université Catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 210 p.
- 174- CHAUVEL (A.M.), Janvier 1996, Liens entre le code ISM et la norme ISO 9002, in *Journal de la Marine Marchande*, n°3971, pp.173-176
- 175- CHAUVEL (A.M.), Avril 2000, Ports : Un code pour la sécurité et la protection de l'environnement, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4193, p.846
- 176- CHAUVEL (A.M.), Juin 2000, Sécurité et protection de l'environnement dans les ports des 32 Etats présents à Dubaï, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4198, pp.1060-1061
- 177- CHEVALIER (D.), et DUPHIL (F.), 2000, *Le transport*, Paris, édi. Foucher, coll. Défi Export, 275p.
- 178- CLAVAL (P.), et Ali, 1998, *Questions de Géographie, Géographie Humaines des Littoraux, Activités liées à la Mer*, Paris, Edition du Temps, 239p.
- 179- *Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations Portuaires*, Publication de l'Organisation Maritime Internationale, édition 2003.
- 180- CONSTANTIN (A.), Septembre-Octobre 2000, Rappel des règles et pratiques nationales et internationales, in *Transports*, n°403, pp. 379-386
- 181- CREDOZ (O.), Octobre 1996, Les autorités portuaires et l'exploitation du port, une nécessaire conciliation d'objectifs – I, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4009, pp.2468-2471

- 182- CREDOZ (O.), Octobre 1996, Les autorités portuaires et l'exploitation du port, une nécessaire conciliation d'objectifs - II, in *Journal de la Marine Marchande*, n°4010, pp.2519-2521
- 183- DAMIEN (M.M), 1998, «Qu'est-ce qu'un port maritime ?» et «A la découverte de façade maritimes méconnues», in *Géographie Humaine des littoraux. Activités liées à la mer, (Ouvrage collectif)*, Paris, éd. Du Temps, Coll. «Question de géographie», pp.113-148 et pp.149-194
- 184- DAMIEN (M.M), 2001, *Transport et logistique*, Paris, Dunod, 477p.
- 185- DEBRIE (J.), Septembre-Octobre 2004, Ports Secs, Intérieurs ou avancés : Réorganisation des arrières-pays portuaires ou Concept Publicitaire ? in *Transports* n°427, pp. 300-306
- 186- DE PALACIO (L.), Septembre-Octobre 2000, La mer n'a pas de prix, in *Transports*, n°403, pp. 398-399
- 187- DECAVELE (P.), Septembre-Octobre 2000, Soyons responsables, in *Transports*, n°403, pp. 367-370
- 188- Dictionnaire GRUSS de Marine, 1978, Paris, Edition Maritime et d'Outre-Mer, 1978 p.
- 189- DUBOSC, Mai 1979, «Le capitaine et ses commettants». Association française de droit maritime. Colloque de Nantes : Le droit de la mer et la sécurité de la terre, in *Journal de la Marine Marchande*, p. 1150
- 190- GRESSIER (C.) et MARENDET (F.), Septembre-Octobre 2000, Le contrôle de la navigation et l'assistance au navire à l'accès et dans le port, in *Transports*, n°403, pp. 347-349
- 191- GROSDIDIER DE MATONS (J.), Juin 1981, Evaluation des projets portuaires par la Banque Mondiale, in *Transports*, n°263, pp. 341-353

- 192- GRILL (A.), Septembre-Octobre 2000, Vers un pétrolier à «zéro pollution» ?
in Transports, n°403, pp. 353-357
- 193- GOUSSOT (M.), 1999, *Les transports en France*, Paris, A. Colin, 95p.
- 194- GUSTIN (P.), Septembre-Octobre 2000, Règles et pratiques des assureurs maritimes corps du marché français - réponses des assureurs aux demandes de garanties de l'armateur, *in Transports, n°403*, pp. 387-391
- 195- HERBERT (V.), 1999, *La Circulation Maritime dans le détroit de Malacca et ses effets sur la Côte Occidentale de la Péninsule Malaise*, Thèse de Doctorat, Université de Nantes, dir. J. Marcadon et J.P. Corlay, vol 1 et 2, 398p.
- 196- HUCHET (J.P), Novembre-Décembre 1997, Transport maritime : La gestion des lignes régulières, *in Transports, n°386*, pp. 397-410
- 197- INSTITUTE OF LONDON UNDERWRITERS, 1996-1997, *Casualty Statistics*, 38p.
- 198- INSTITUT DU SHIPPING ET D'ECONOMIE MARITIME (ISEMAR), Septembre 1998, Synthèse sur le Transport Maritime 1997-1998, Saint-Nazaire, 135p.
- 199- KARSENTI (P.), Septembre-Octobre 2000, Réflexion sur l'état actuel du système de compensation et d'indemnisation en cas de pollution par hydrocarbures, *in Transports, n°403*, pp. 392-393
- 200- KING (J.), 1995, "An Inquiry into the Causes of Shipwrecks: Its Implications for the Prevention of Pollution", *in Marine Policy, vol. 19, n°6*, pp.469-476
- 201- Kremer (X.), 2007, *Lutte contre les pollutions portuaires de faible ampleur*, Guide Opérationnel réalisé par le Cedre avec le soutien financier des Ministères des Transports et de la Défense Nationale, Presse Cloître, 51p.

- 202- LABRECQUE (G.), 1998, *Les frontières maritimes internationales*, Montréal, l'Harmattan, Collection Raoul-Dandurand, 443p.
- 203- LAFOUGE (A.), Décembre 1984, La sécurité dans les ports maritimes : Prévention et lutte contre les sinistres, *in Transport n°299*, pp. 499-509
- 204- LANNEAU (M.), 2001, *La mise en œuvre du droit de la sécurité maritime*, Mémoire de D E A de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 188p.
- 205- LE BAYON (A.), 2004, *Dictionnaire de droit maritime*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 280p.
- 206- LE DUFF (A.), Décembre 2005, Sécurité : Une notion différente selon les flottes, *in le Marin n°3048*, pp. 23-29
- 207- LE GARREC (M.-Y.), 1996, «Environnement et Développement, le Point de Vue de l'Autorité Portuaire», *in Journal de la Marine Marchande*, n°4004, pp.2158-2167
- 208- LE GENDRE, (L.), Avril 1996, Conférence «shipping96 » : Sécurité, équipage internationaux, inflation de réglementations et image grand-public des transports maritimes, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3982, pp.915-916
- 209- LE GOUARD (Y.), Janvier 1998, La convention SOLAS : Un recueil au service de la sécurité, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4075, pp.152-154
- 210- LE MEUR (J.), Décembre 1995, Sécurité sur les navires de commerce : Une approche des situations de travail, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3966, pp.3256-3257
- 211- MADIOT (Y.), 1996, *Aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin 215p.

- 212- MAHAMOUD NOUR (N.), 2005, *Le code ISPS et ses incidences dans le transport maritime et les ports*, Mémoire de Master II en Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, dir. M. Ndende, 107p.
- 213- MARCADON (J.), 1988, *L'avant-pays des ports français, Géographie des échanges maritimes entre la France et le monde*, Paris, Masson, coll. Recherche en géographie, 208p.
- 214- MARCADON (J.), 1991, «Safety at sea», in *the Development of Integrated Sea-Use Management, London, Routledge*, pp.107-121
- 215- MARCADON (J.), 1995, «l'Evolution des Trafics Conteneurisés des Ports dans le Monde», in *Mappe-Monde, n°1*, pp.29-34
- 216- MARCADON (J.), et Ali, 1997, *Les Transports (Chapitre 7, le Transport Maritime)*, Paris, Armand Colin, Collection Prépas, 215p.
- 217- MARCADON (J.), et Ali, 1998, *Les Littoraux Espaces de Vies*, France, Sedes, 368p
- 218- MARCADON (J.), et Ali, 1999, *l'Espace Littoral : Approche de Géographie Humaine*, Rennes, Presse Universitaire de Rennes, 220p.
- 219- MARCHAND (G.), Septembre-Octobre 2000, «Le Contenu des Règles», in *Transports, n°403*, pp.331-357
- 220- MANCHARD (J.) et BABKINE (M.), Septembre- Octobre 2000, Contrôle de la navigation en haute mer, in *Transports, n°403*, pp. 350-352
- 221- MERENNE (E.), 1995, *Géographie des transports*, Paris, Nathan, 192p.
- 222- MARIONNET (P.), 2006, *Sûreté maritime et portuaire Vade-mecum ISPS*, Rennes, Mayenne, 280 p.

- 223- MIOSSEC (A.), 1998, *Les Littoraux entre Nature et Aménagement*, Paris, Sedes, Collection Campus, 192p.
- 224- MIOSSEC (A.), 1998, *Géographie Humaine des Littoraux maritimes*, Paris, CNED-SEDES, 471p.
- 225- MIRIBEL (S.), Octobre 1997, Les rapports juridiques entre le navire et le port, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4063, pp.2473-2475
- 226- MIRIBEL (S.), Mars 2000, Sécurité maritime : Comme une histoire de montagne et de souris, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4185, pp.404-405
- 227- MIRIBEL (S.), Mars 2000, Le droit et l'accès aux ports des navires en détresse, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4185, pp.406-407
- 228- NEUMEISTER (M.), Novembre 1991, OMI : Les vraquiers secs sous haute surveillance, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3753, pp.2876-2877
- 229- NEUMEISTER (M.), Janvier 1992, Marchandises à la mer : Que savoir avant de commencer les recherches ? *in Journal de la Marine Marchande*, n°3762, pp.185-186
- 230- NEUMEISTER (M.), Juillet 1992, Navire rapide : Les ACH enlèvent le bas, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3787, pp.1769-1771
- 231- NEUMEISTER (M.), Juillet 1992, Les Africains s'organisent, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3787, pp.1771-1772
- 232- NEUMEISTER (M.), Janvier 1993, CEE, OMI, mémorandum de Paris : La traque aux navires sous-normes, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3812, pp.68-69

- 233- NEUMEISTER (M.), Janvier 1994, Sécurité maritime : La commission pousse les feux sur les navires en transit, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3866, pp.137-138
- 234- NEUMEISTER (M.), Janvier 1994, Ne pas pénaliser les pétroliers à ballast séparé, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3866, p.139
- 235- NEUMEISTER (M.), Février 1994, Sécurité maritime : Une priorité essentielle des chargeurs, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3870, pp.391-392
- 236- NEUMEISTER (M.), Septembre 1994, Contrôle de l'Etat du port : Accroître la pression, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3901, pp.2411-2412
- 237- NEUMEISTER (M.), Avril 1995, Sécurité des ferries et enjeux économiques, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3930, pp.916-917
- 238- NEUMEISTER (M.), Mai 1995, Sécurité maritime : Un déficit culturel, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3933, pp.1097-1098
- 239- NEUMEISTER (M.), Décembre 1995, Sécurité des ferries, le bon sens arrive ; pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps ? *in Journal de la Marine Marchande*, n°3965, pp.3161-3164
- 240- NEUMEISTER (M.), Janvier 1996, 128 Navires récidivistes retenus, *in Journal de la Marine Marchande*, n°3971, p.172
- 241- NEUMEISTER (M.), Octobre 1996, Sécurité : Moins de normes, plus d'application, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4010, pp.2517-2518
- 242- NEUMEISTER (M.), Janvier 1997, Ie Journées de la médecine des gens de mer : La prévention en milieu maritime, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4024, pp.205-206

- 243- NEUMEISTER (M.), Mai 1997, Les observatoires : Un bel outil qu'il conviendrait, peut-être, de ne pas utiliser, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4043, p.1364
- 244- NEUMEISTER (M.), Septembre 1997, Exercice de lutte anti-pollution maritime : TOTEM et Tabou, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4058, pp.2092-2093
- 245- NEUMEISTER (M.), Juin 1998, Sécurité : Un code de bonne conduite, une idée ancienne, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4096, pp.1397-1398
- 246- NEUMEISTER (M.), Juin 1998, Où réside le vrai conflit concernant les navires sous-normes ? *in Journal de la Marine Marchande*, n°4096, pp.1398-1400
- 247- NEUMEISTER (M.), Avril 2000, Sécurité maritime : «Ne pas se tromper de cible » plaide le chargeur, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4193, p.845
- 248- NEUMEISTER (M.), Mai 2000, Sécurité maritime : Merci Erika, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4194, pp.884-886
- 249- NEUMEISTER (M.), Octobre 2001, Et si la lutte contre le financement du terrorisme croisait la route des pavillons de complaisance, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4275, pp.13-14
- 250- NEUMEISTER (M.), Novembre 2001, Sécurité maritime : Les Etats côtiers s'organisent, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4276, pp.12-13
- 251- NEUMEISTER (M.), février 2002, Sécurité maritime : Le «prêt à penser» a encore frappé..., *in Journal de la Marine Marchande*, n°4287, pp.12-13
- 252- NEUMEISTER (M.), Juillet 2002, «Les marées noires, un moindre mal», *in Journal de la Marine Marchande*, n°4310, pp.19-20
- 253- NEUMEISTER (M.), Décembre 2003, L'OMI en bref pour les débutants, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4383, p.9

- 254- NEUMEISTER (M.), Juillet 2004, ISPS : au 1^e juillet, la flotte était quasiment prête, les ports à plus de 80%, in *Journal de la Marine Marchande* n°4411-4412, p.6
- 255- NEUMEISTER (M.), Juillet 2004, Port State Control : Un problème d'organisation et non pas d'effectif, in *Journal de la Marine Marchande* n°4411-4412, p.7
- 256- NEUMEISTER (M.), Juillet 2005, Sûreté maritimo-portuaire : Tout va bien... Comme pour l'immatriculation des navires ? in *Journal de la Marine Marchande* n°4462, pp. 6-7
- 257- OP DE BEECK (R.), Décembre 1983, L'impact d'un port sur le développement régional, in *Transports*, n°289, pp. 585-597
- 258- PAPON (P.), Janvier- Février 2003, Les enjeux de la Maîtrise des Mers au XXI^{ème} Siècle, in *Transports* n°417, pp. 5-9
- 259- PASKOFF (R.), 1993, «*Les Côtes en Danger*», Paris, Masson, 250p.
- 260- PASKOFF (R.), 1998, *Les littoraux. Impacts des aménagements sur leur évolution*, Paris, Armand Colin, 3^e édition, 259p.
- 261- PECHERE (M.), Février 1978, Avenir des ports, in *Transports*, n°230, pp. 63-65
- 262- PERON (F.), et RIEUCAU (J.), 1996, *La Maritimité Aujourd'hui*, Paris, l'Harmattan, 336p.
- 263- RAPPORT DE DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, Novembre 1992, Pollution marine – Sûreté des navires conséquences pour les armateurs pétroliers, in *Journal de la Marine Marchande*, n°3806, pp.2960-2961

- 264- RAPPORT ANNUEL DU BUREAU MARITIME INTERNATIONAL (IMB), Février 2002, La piraterie recule, mais des risques d'attentats sont à redouter, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4288, pp.6-7
- 265- REGNAULD (H.), 1999, *Les littoraux. Synthèse*, Paris, Armand Colin, 95p.
- 266- RESUME DU MEMOIRE DE D.E.S.S de M. LOYER Nicolas, Novembre 1997, Traitement juridique des opérations de dragage portuaire, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4066, pp.2682-2683
- 267- REZENTHEL (R.), 1994, « La gestion privative de terminaux dans les ports maritimes ». Port Autonome de Dunkerque.
- 268- REZENTHEL (R.), Mai 2002, La sécurité des passagers dans les ports maritimes, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4300, pp.11-13
- 269- REZENTHEL (R.), Mars 2004, La prise en charge de la Sûreté Portuaire par le contribuable, jusqu'à preuve du contraire, *in Journal de la Marine Marchande*, n°4395, pp.20-21
- 270- RIBIERE (J.P), Septembre-Octobre 2000, La sécurité maritime : Le rôle du chargeur, *in Transports*, n°403, pp. 375-377
- 271- ROCHE (C.), Septembre-Octobre 2003, Prévention et lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures : Les derniers développements communautaires, *in Transports*, n°421, pp. 280-291
- 272- SERRADJI (C.), Septembre-Octobre 2000, Le rôle des Etats, *in Transports*, n°403, pp. 343-346
- 273- TEFRA (M.), 1996, *Economie des transports*, Paris, Ellipses, 187p.

- 274- THERY (L.), Novembre 1995, Saint-Nazaire, une stratégie globale de développement ville/port, *Acte de la cinquième conférence internationale ville et port à Dakar*, pp. 181-187
- 275- TOZ (A.), La sécurité maritime. Lieux de refuge : On avance, mais le brouillard persiste..., in *Journal de la Marine Marchande n°4384*, pp.9-10
- 276- VENNETIER (P.), 1993, (Sous la Direction), *Géographie des Espaces Tropicaux, une Décennie de Recherches Françaises*, C E G E T- C N R S, Institut de Géographie, Bordeaux III, 269p.
- 277- VIGARIE (A.), 1979, Le port de commerce et vie littorale, Paris, Hachette, 496p.
- 278- VIGARIE (A.), 1990, *Economie maritime et Géostratégie des océans*, Transports et communication n°28, Caen, Paradigme, 403p.
- 279- VIGARIE (A.), 1991, *Echanges et transports internationaux*, Paris, Sirey, 228p.
- 280- VIGARIE (A.), Janvier 1992, Villes portuaires et changement économiques, in *Journal de la Marine Marchande, n°3762*, pp.187-192
- 281- VIGARIE (A.), 1993, «Echanges et Transports Internationaux depuis 1945», 3^e édition, Paris, Edition Dalloz, 248p.
- 282- VIGARIE (A.), 1997, «l'Afrique de l'Ouest et la Mer» in *la Revue Maritime, n°447*, pp.45-62
- 283- VIGARIE (A.), 1997, *Echanges et Transports Internationaux*, Paris, Armand Colin, Collection Prépas, 215p.
- 284- VIGARIE (A.), 1998, Les ports maritimes et leur environnement humain et économique, in *Les littoraux, Espace de vie*, Paris, Sedes, pp.65-94

- 285- VIGARIE (A.), Novembre-Décembre 2004, L'évolution de la notion d'arrière-pays en Economie Portuaire, *in Transports*, n°428, pp. 372-387
- 286- WACKERMANN (G.), 1998, (Coordination), *Géographie Humaine des Littoraux Maritimes*, Paris, Ellipses, Collection «Les Dossiers du Capes et de l'Agrégation», 192p.
- 287- WACKERMANN (G.), 1998, *Façades Maritimes en Mutation, une Géographie Socio-économique des Littoraux*, Paris, Ellipses, 175p

III : LES SITES WEB

- 1- <http://www.Jeunefrique.com/gabarits/articleleJAI-online.asp?article=LIN27053unporecapseo>
- 2- [http:// www. Cameroon-info.net/cmi-show-news.php?id=13885](http://www.Cameroon-info.net/cmi-show-news.php?id=13885)

- 3- [http:// www.cyberkoki. Net/douala/français/pafport.htm](http://www.cyberkoki.net/douala/français/pafport.htm)
- 4- [http:// www.cyberkoki.net/douala/francais/port0.htm](http://www.cyberkoki.net/douala/francais/port0.htm)
- 5- [http:// www.cyberkoki.net/ douala/français/port1 .htm](http://www.cyberkoki.net/douala/français/port1.htm)
- 6- [http:// www.cyberkoki.net/douala/francias/port2.htm](http://www.cyberkoki.net/douala/francias/port2.htm)
- 7- [http:// www.cyberkoki.net/douala/francais/syndicat.htm](http://www.cyberkoki.net/douala/francais/syndicat.htm)
- 8- [http:// www.winne.com/cameroon/padfrench.html](http://www.winne.com/cameroon/padfrench.html)
- 9- [http:// www.winne.com/cameroon/to16interview.html](http://www.winne.com/cameroon/to16interview.html)
- 10- [http:// www.camnet.cm/invertir/transpor/onpc/portde.htm](http://www.camnet.cm/invertir/transpor/onpc/portde.htm)
- 11- [http://www.webzinemaker.net/lacamerounaise/index.php3?
action=page&idart=71839](http://www.webzinemaker.net/lacamerounaise/index.php3?action=page&idart=71839)
- 12- [http:// www.izf.net/izf/EE/pro/gabon/5020-port.asp](http://www.izf.net/izf/EE/pro/gabon/5020-port.asp)
- 13- [http:// www.ports-gabon.com/port-commerce.htm](http://www.ports-gabon.com/port-commerce.htm)
- 14- [http:// www.cdmtdroit.u-3mas.fr/actu/imtm.html](http://www.cdmtdroit.u-3mas.fr/actu/imtm.html)
- 15- [http:// www.afcan.org/dossiers_reglementation/ism.html](http://www.afcan.org/dossiers_reglementation/ism.html)
- 16- <http://www.world-links.org.sn/lejoola/contribution.htm>
- 17- <http://www.osiris.sn/article366.html>
- 18- <http://www.monde-diplomatique.fr/2002/12/DIOP/17272>
- 19- [http://www.jidv.com/DEVILLIERS,P&RAINGEARD,D-JIDV2003-1-\(4\).htm](http://www.jidv.com/DEVILLIERS,P&RAINGEARD,D-JIDV2003-1-(4).htm)
- 20- http://www.rewmi.com/index.php?action=article&id_article=215687
- 21- http://www.isps.fr/la_lettre_ISPS-Mars.htm
- 22- [http:// www.afcan.org](http://www.afcan.org)
- 23- <http://www.checkpoint-online.ch/Checkpoint/Monde>
- 24- <http://www.blog.francetv.fr>
- 25- <http://www.afp.fr>
- 26- <http://www.meretmarine.com>
- 27- <http://www.lemonde.fr>

TABLE DES ILLUSTRATIONS

I - TABLE DES TABLEAUX

- 1- Les 26 installations portuaires de la COA participant au transport maritime international.....P.19
- 2- Les principales catastrophes survenues à des navires à passagers durant

les 90 dernières années.....	P.39
3- Evolution de l'internationalisation des principales règles du transport maritime : De la fin du 19 ^e siècle à nos jours.....	P.54
4- Evolution de la Convention SOLAS de 1074 à nos jours.....	P.60
5- Les similitudes des faiblesses sécuritaires des principaux ports de la Côte Ouest Africaine.....	P.143
6- Présentation du complexe portuaire d'Owendo par zone d'occupation.....	P.150
7- Le trafic maritime du port d'Owendo/Libreville de 1988 à 2002.....	P.151
8- Etat actuel des aides à la navigation maritime au Gabon.....	P.155
9- Classification des phares et des feux dans l'Estuaire du Gabon.....	P.161
10- Etat actuel des feux des établissements d'accès au port d'Owendo/Libreville.....	P.168
11- Les principaux accidents ayant entraîné la pollution des eaux du Golfe de Guinée de 1975 à nos jours.....	P.194
12- Aperçu de la pollution que subit le port d'Owendo/Libreville.....	P.196
13- Les principales entreprises qui polluent le sol du domaine portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.198
14- Les principales sources de pollution du milieu marin du port d'Owendo/Libreville.....	P.198
15- Les rejets polluants déversés par les industries installées dans la zone portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.199
16- Quelques attaques des pirates somaliens en 2008 et en janvier 2009.....	P.229
17- L'évolution du trafic de marchandises du port autonome de Cotonou de 1996 à 2005 (en tonnes métriques).....	P.244
18- Evolution du nombre de navires ayant fréquenté le port de Lomé de 2002 à 2006.....	P.251
19- Les quantités de cocaïne saisies dans les pays d'Afrique de l'Ouest en 2007.....	P.256
20- Evolution du trafic de marchandises du port d'Abidjan de 1997 à 2007 (en tonnes métriques).....	P.308
21- Les ports de la Côte Ouest Africaine membres de l'AGPAOC.....	P.326
22- Les zones d'exploitation du plan de sûreté proposé.....	P.349

23- Les établissements flottants qui pourraient être rajoutés dans l'estuaire du Gabon.....	P.376
24- Les établissements flottants à remettre en service dans l'île Mandji.....	P.377
25- Récapitulatif des dépenses financières pour l'application du Code ISPS d'une installation portuaire aux Etats-Unis en Millions de dollars.....	P.424

II - TABLE DES CARTES ET PLANS

1- Localisation des pays de la Côte Ouest Africaine.....	P.17
2- Les principaux ports de la Côte Ouest Africaine qui participent au transport maritime international.....	P.142
3- Le complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.148
4- Les aides à la navigation maritime qui devraient exister sur la côte gabonaise.....	P.156
5- Présentation des aides à la navigation qui existaient au chenal d'accès du port d'Owendo/Libreville avant leur dégradation.....	P.169
6- Les pays producteurs de pétrole de la COA qui contribuent à la pollution du Golfe de Guinée.....	P.188
7- Les points chauds de la piraterie en Afrique.....	P.227
8- Le Port Autonome de Cotonou.....	P.242
9- Le Port Autonome de Lomé.....	P.248
10- Les ports de la Côte Ouest Africaine dans la dynamique internationale du trafic de drogue.....	P.257
11- Le complexe portuaire de Douala/Bonabéri.....	P.275
12- L'hinterland actuel du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.280
13- Le Port Autonome d'Abidjan.....	P.305
14- Les ports pétroliers, les plates-formes pétrolières et les raffineries des pays producteurs de pétrole du Golfe de Guinée.....	P.337
15- Suggestion pour la réhabilitation du chenal de l'estuaire du Gabon.....	P.374
16- Proposition pour la réhabilitation du chenal de l'île Mandji.....	P.375

- 17- Les feux qui doivent être réhabilités dans l'estuaire du Gabon.....P.378
- 18- Les ports de la Côte Ouest Africaine qui disposent d'un Scanner.....P.393

III - TABLE DES PHOTOGRAPHIES

- 1- Le phare du Cap Lopez.....P.162
- 2- Le phare du Cap Estérias.....P.163
- 3- Le phare de Ngombé avant sa restructuration.....P.163
- 4- Le phare de Ngombé actuellement.....P.164
- 5- La bouée Caraïbe.....P.165
- 6- La balise de l'île Perroquet.....P.166
- 7- La balise de la pointe Ndombo.....P.167
- 8- Les remorqueurs du port à bois d'Owendo/Libreville.....P.181
- 9- Un minéralier en chargement de manganèse au terminal minéralier
d'Owendo/Libreville.....P.203
- 10- Filtrage à l'entrée du Complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....P.239
- 11- Vue aérienne des terminaux du Port Autonome de Cotonou.....P.243
- 12- Les camions des pays enclavés du Sahel en chargement au port de Lomé.....P.250
- 13- La clôture des quais du Port Autonome de Lomé.....P.253
- 14- L'accès aux quais du Port Autonome de Lomé est réglementé par l'armée.....P.253
- 15- Le parc des véhicules d'occasion du port d'Owendo/Libreville.....P.268
- 16- L'aspect de la voiture avant les précautions de sécurité prises par
le propriétaire pour son acheminement au Port Autonome de Douala..... P.270
- 17- Voici l'aspect que présentent les véhicules qui sont acheminés
au Port Autonome de Douala.....P.271
- 18- Sur les véhicules d'occasion débarqués au Port Autonome de Douala,
on constate effectivement que certaines pièces sont absentes.....P.272

19- Le terminal à conteneurs du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.277
20- Le terminal à conteneurs du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.277
21- Les portiques du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.278
22- Les outils délabrés de la tour de contrôle du Port Autonome de Douala.....	P.285
23- La tour de contrôle délabrée du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.285
24- Le moteur du barrage flottant du port de Douala/Bonabéri est à l'abandon dans le garage du service de prévention contre la pollution.....	P.397
25- Le barrage flottant du port de Douala/Bonabéri est abandonné dans l'herbe dans l'enceinte du service de prévention contre la pollution.....	P.397
26- Le quai n°11 du Port Autonome de Douala/Bonabéri est très endommagé.....	P.301
27- Le quai n°8 du port autonome de Douala/Bonabéri dont les travaux de réhabilitation sont arrêtés depuis plus d'un an.....	P.301
28- Le canal Vridi, long de 2700 m et large de 370 m.....	P.304
29- Le terminal à conteneurs du Port Autonome d'Abidjan et ses portiques.....	P.307
30- Le Sémaphore du complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.321
31- Le Scanner de haute technologie du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....	P.322
32- Le Scanner Mobile du Port Autonome de Lomé.....	P.324
33- Les camions au terminal du sahel en attente d'être convoyés aux frontières.....	P.325
34- Surveillance d'une plate-forme pétrolière off-shore au large du Nigéria par un hélicoptère.....	P.332
35- Barrage flottant déployé sur le plan d'eau.....	P.400
36- Barrage absorbant en boudins reliés avec chevauchement.....	P.401
37- Barrage flottant déployé pour le confinement d'une nappe sur le plan d'eau à l'aide d'absorbant en vrac.....	P.401
38- Barrage boudin avec jupe lestée et dispositif d'accrochage de bout à bout pour le chevauchement.....	P.402
39- Déploiement du tapis d'eau pour protéger le quai ou la cale.....	P.403
40- Barrage absorbant en rouleau.....	P.404

41- Camion d'assainissement pour le pompage par le vide des polluants déversés sur le plan d'eau.....	P.405
42- Embout d'aspiration de type « queue de carpe ».....	P.406
43- Embout d'aspiration à grande section équipé d'une manche.....	P.406
44- Exemple d'un stockage intermédiaire en zone portuaire.....	P.407
45- Bac souple autoporteur pour le stockage des polluants liquides.....	P.408

IV - TABLE DES GRAPHIQUES ET FIGURES

1- La structure des Organes de l'OMI.....	P.67
2- Evolution du trafic du port d'Owendo/Libreville de 1988 à 2002 (en tonnes métriques).....	P.152
3- Evolution du trafic du port de Cotonou de 1996 à 2005 (en tonnes métriques)....	P.245
4- Evolution en dents de scie de la fréquentation des navires au Port Autonome de Lomé de 2002 à 2006.....	P.251
5- Evolution du trafic de marchandises du port de commerce d'Abidjan de 1997 à 2007 (en tonnes métriques).....	P.309

TABLE DES MATIERES

Dédicace	P.5
Remerciements	P.6
Avant-propos	P.9

Glossaire	P.10
Introduction générale	P.12
I : L'intérêt du sujet, le choix du territoire d'analyse et l'état des études maritimes sur la question.....	P.13
I – 1 : Intérêt et choix du sujet.....	P.13
I – 2 : Le choix du territoire d'analyse.....	P.16
I – 3 : L'état des études maritimes sur la question.....	P.20
II : La problématique et la définition des concepts.....	P.21
II – 1 : La problématique.....	P.21
II – 2 : La définition des concepts.....	P.24
III : Méthodologie et plan de la recherche.....	P.27
III – 1 : L'organisation de la recherche.....	P.28
III – 2 : Les problèmes rencontrés.....	P.33
III – 3 : L'articulation de la thèse.....	P.34
Première partie : Les règles de sécurité et de sûreté du transport maritime international : Une application négligée sur la Côte Ouest Africaine	P.35
Chapitre I : La sécurité du transport maritime international : Historique de l'évolution des conventions internationales et leur application négligée sur la COA avec l'exemple de la catastrophe du <i>Joola</i>	P.37
I – 1 : Historique des règles et conventions internationales pour la sécurité du transport maritime.....	P.37
I – 1 – 1 : Une évolution des règles et conventions de sécurité du transport maritime international au rythme des catastrophes.....	P.37
I – 1 – 1 – 1 : L'insécurité maritime chronique de l'Antiquité entraîne la mise en place des premières règles du transport maritime.....	P.38
I – 1 – 1 – 2 : Le Moyen-Age est marqué par l'apparition des premières règles de prévention de la navigation maritime.....	P.42

I – 1 – 1 – 3 : La période de la Renaissance est marquée par la mise en place d'une Police de Navigation Maritime et du système de responsabilité face aux périls de la mer par les pays d'Europe....	P.43
I – 1 – 1 – 4 : Le XIXème siècle est caractérisé par l'innovation technologique et l'évolution des mesures préventives de sécurité imposées par les Etats.....	P.45
I – 1 – 1 – 5 : Le XXème siècle : Une époque décisive dans l'internationalisation des règles du transport maritime.....	P.51
I – 1 – 2 : L'OMI : Une organisation nécessaire pour la mise en place des mesures de sécurité et de sûreté du transport maritime international.....	P.63
I – 2 : Les normes de sécurité de transport de passagers sont bafouées sur la Côte Atlantique Africaine : Le cas de la catastrophe du Joola.....	P.69
I – 2 – 1 : La surcharge du navire.....	P.70
I – 2 – 2 : Le problème de la formation insuffisante du capitaine et des membres d'équipage.....	P.74
I – 2 – 3 : Les équipements de détresse et de sauvetage insuffisants et défectueux.....	P.77
I – 2 – 4 : Une irrégularité des inspections de sécurité du navire.....	P.80
Chapitre II : Le Code ISPS : Une opportunité pour le développement de la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine.....	P.86
II – 1 : La responsabilité bien définie des gouvernements contractants de l'OMI.....	P.87
II – 1 – 1 : Une coopération à deux échelles des Gouvernements de la COA s'impose pour une sûreté efficace de leurs installations portuaires.....	P.89
II – 1 – 2 : Une évaluation et une matérialisation du risque est nécessaire dans les ports de la Côte Ouest Africaine.....	P.91
II – 1 – 3 : La désignation d'organismes de sûreté est un choix judicieux à faire pour les Gouvernements des pays de la Côte Ouest Africaine.....	P.95
II – 1 – 4 : Le contrôle par l'Etat du port et l'Etat du pavillon : Une règle existante sur la COA qui mérite cependant une application plus rigoureuse.....	P.99
II – 1 – 4 – 1 : Le contrôle par l'Etat du pavillon : Une règle appliquée sur la COA sans fermeté.....	P.100

II – 1 – 4 – 2 : Le contrôle par l’Etat du port : Une application insuffisante sur la COA.....	P.102
II – 2 : L’application partielle sur la COA des mesures du Code ISPS pour les ports et leurs installations.....	P.108
II – 2 – 1 : Une identification effective des installations portuaires sur la COA.....	P.109
II – 2 – 1 – 1 : Les installations portuaires participant au transport maritime international sont identifiées sur la COA.....	P.109
II – 2 – 2 : La sûreté des installations portuaires est quasi-inexistante sur la COA.....	P.111
II – 2 – 2 – 1 : Une évaluation approximative de la sûreté dans la plupart des installations portuaires de la COA.....	P.111
II – 2 – 2 – 2 : Absence de plan de sûreté portuaire dans la majorité des installations portuaires de la COA.....	P.114
II – 2 – 2 – 3 : Des agents de sûreté de l’installation portuaire peu compétents.....	P.119
II – 2 – 2 – 4 : Plusieurs installations portuaires de la COA fonctionnent sans déclaration de conformité.....	P.121
II – 3 : Les compagnies nationales de navigation maritime des pays de la COA bafouent les règles du Code ISPS.....	P.123
II – 3 – 1 : Un manque de personnel ISPS navigant qualifié.....	P.125
II – 3 – 2 : Des évaluations du risque et des plans de sûreté peu fiables.....	P.127
II – 3 – 3 : Les capitaines mal formés aux exigences du Code ISPS.....	P.130
II – 3 – 4 : Le navire et ses mesures spéciales de sûreté.....	P.131
II – 3 – 4 – 1 : Le navire peu être à la fois une cible et une arme.....	P.132
II – 3 – 4 – 2 : Les mesures spéciales de sûreté des navires sont loin d’être effectives à bord des navires des pays de la COA.....	P.135
Deuxième partie : Les complexes portuaires de la Côte Ouest Africaine face aux problèmes de sécurité et de sûreté liés aux plans d’eaux.....	P.140
Chapitre I : Les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les aides vétustes à la navigation fragilisent la sécurité et la sûreté des	

plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine.....	P.144
I – 1 : L'interface navire/ports de la COA : Zone régulièrement écumée par les embarcations de pêcheurs, les navires épaves et les immigrants clandestins.....	P.144
I – 2 : Les aides à la navigation maritime sur la Côte Ouest Africaine sont vétustes....	P.146
I – 2 – 1 : Le complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.147
I – 2 – 1 – 1 : La localisation géographique du domaine portuaire d'Owendo..	P.147
I – 2 – 1 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.149
I – 2 – 1 – 3 : Le trafic de marchandises du port d'Owendo/Libreville évolue en dents de scie depuis plus de 15 ans.....	P.151
I – 2 – 2 : La signalisation et le balisage non entretenu des ports de la COA : Le cas du port d'Owendo/Libreville.....	P.152
I – 2 – 2 – 1 : Dans quel état se trouve les aides à la navigation maritime au Gabon ?.....	P.153
I – 2 – 2 – 2 : Le système optique est respecté au Gabon, cependant les feux qui le caractérise sont défectueux.....	P.154
I – 2 – 2 – 3 : Les amers défectueux.....	P.158
I – 2 – 2 – 4 : Les phares vétustes.....	P.160
I – 2 – 2 – 5 : Les bouées flotteurs défectueux.....	P.164
I – 2 – 2 – 6 : Le balisage non entretenu.....	P.166
I – 2 – 3 : Les aides à la navigation maritime de haute technologie ne sont pas mises en œuvre, sur la COA, cependant le pilotage et le remorquage portuaires sont acceptables.....	P.171
I – 2 – 3 – 1 : Les aides de navigation radioélectrique : absence d'un système radioélectrique appartenant aux Etats de la COA.....	P.171
I – 2 – 3 – 2 : Une assistance météorologique peu crédible.....	P.174
I – 2 – 3 – 3 : Le pilotage et le remorquage portuaire sont acceptables.....	P.176
Chapitre II : Les plans d'eau des ports de la Côte Ouest Africaine subissent de façon récurrente la pollution et les actes de piraterie.....	P.185
II – 1 : La sécurité environnementale approximative de la COA est	

entretenu par l'exploitation pétrolière et le déversement récurrent des déchets toxiques dans ses ports.....	P.185
II – 1 – 1 : Les pays du Golfe de Guinée subissent une dégradation constante environnementale imputable à la pollution issue de l'activité pétrolière et aux entreprises implantées en zone portuaire.....	P.186
II – 1 – 1 – 1 : Les pays du Golfe de Guinée subissent une pollution opérationnelle quasi-inévitable.....	P.187
II – 1 – 1 – 2 : Les pays du Golfe de Guinée n'échappent pas à des pollutions accidentelles.....	P.191
II – 1 – 1 – 3 : La pollution environnementale à l'échelle d'un port : Le cas du complexe portuaire d'Owendo/Libreville.....	P.195
II – 1 – 2 : La COA souffre du déversement récurrent et volontaire des déchets toxiques polluants.....	P.212
II – 1 – 2 – 1 : Le déversement sauvage des déchets toxiques polluants dans les ports du Golfe de Guinée : Le cas des déchets toxiques d'Abidjan en Côte d'Ivoire.....	P.213
II – 1 – 2 – 2 : La Côte Ouest Africaine est-elle une poubelle pour les multinationales irresponsables des pays développés ?.....	P.223
II – 2 : Les ports de la COA n'échappent pas au phénomène de la piraterie.....	P.226

**Troisième partie : Les faiblesses de sécurité et de sûreté à terre des
installations portuaires publiques de la Côte Ouest Africaine.....** P.236

**Chapitre I : Les accès terrestres perméables, l'encombrement, l'intrusion
des substances illicites et les réseaux de communication
délabrés fragilisent la sécurité et la sûreté des ports publics
de la Côte Oust Africaine.....** P.238

I – 1 : Les accès terrestres des installations portuaires publiques de la Côte
Ouest Africaine sont perméables.....

P.238

I – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA sont régulièrement
encombrés par les vendeurs à la sauvette et les resquilleurs :
Le cas des ports de Cotonou et de Lomé.....

P.240

I – 2 – 1 : Le domaine portuaire de Cotonou est régulièrement

- II – 1 : Dans quelles conditions de sécurité les véhicules d’occasion en provenance des pays développés sont-ils acheminés dans les ports des pays de la COA ?...P.267
- II – 2 : Les complexes portuaires publics de la COA souffrent d’une insuffisance de moyens humain et matériel.....P.273
- II – 2 – 1 : L’insuffisance de moyens humain et matériel à l’échelle d’un port :
Le cas du Port Autonome de Douala/Bonabéri.....P.273
- II – 2 – 1 – 1 : Localisation géographique du Port Autonome de
Douala/Bonabéri.....P.273
- II – 2 – 1 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire de
Douala/Bonabéri.....P.276
- II – 2 – 1 – 3 : Le trafic de marchandises du Port Autonome de
Douala/Bonabéri est en constante évolution depuis
la fin du XXème siècle.....P.281
- II – 2 – 1 – 4 : Le Port Autonome de Douala/Bonabéri souffre
d’une insuffisance de moyens de travail humain et matériel.....P.281
- II – 2 – 2 : Insuffisance des mesures de prévention et des moyens de lutte
contre les sinistres dans les ports de la Côte Atlantique Africaine.....P.286
- II – 2 – 2 – 1 : Insuffisance des mesures de prévention contre les accidents
dans les ports de la Côte Atlantique Africaine.....P.287
- II – 2 – 2 – 2 : Insuffisance des moyens de lutte contre les sinistres dans
les ports de la Côte Atlantique Africaine.....P.290
- II – 3 : Les quais de certains ports publics de la COA présentent des
fissures qui rendent difficile les opérations de manutention.....P.300
- II – 4 : L’instabilité politique de certains pays de la COA fragilise la sécurité et
la sûreté portuaire : Le cas du Port Autonome d’Abidjan en Côte d’Ivoire....P.303
- II – 4 – 1 : La localisation géographique du Port Autonome d’Abidjan.....P.303
- II – 4 – 2 : Les terminaux du complexe portuaire d’Abidjan.....P.304
- II – 4 – 3 : Un port au trafic perturbé par l’instabilité politique.....P.307
- II – 4 – 4 : L’insécurité au Port Autonome d’Abidjan est accentuée par
la crise politique qui secoue la Côte d’Ivoire depuis 1999.....P.309

Quatrième partie : Les propositions à différentes échelles pour la sécurité et la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine.....P.316

Chapitre I : Les efforts insuffisants des pouvoirs publics et l'action en général efficace des intérêts privés.....P.318

I – 1 : Les efforts des gouvernements de la COA et l'incapacité de l'AGPAOC à veiller à l'application de règles de l'OMI.....P.318

I – 1 – 1 : Les efforts insuffisants des gouvernements des pays de la COA pour l'application des règles de l'OMI.....P.318

I – 1 – 2 : L'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est-elle capable de veiller à l'application ferme des mesures de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI dans ses ports.....P.325

I – 2 : Examen de la sécurité et de la sûreté des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée et des terminaux privés implantés dans les domaines portuaires de cette région.....P.329

I – 2 – 1 : Une sécurité et une sûreté maximales des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée.....P.330

I – 2 – 1 – 1 : L'éloignement des côtes des installations pétrolières off-shore du Golfe de Guinée est un atout favorable pour leur sécurité et leur sûreté.....P.331

I – 2 – 1 – 2 : Les installations pétrolières on-shore du Golfe de Guinée subissent régulièrement la révolte des peuples autochtones malgré leur sécurité et leur sûreté accentuées.....P.333

I – 2 – 1 – 3 : La sécurité et la sûreté accentuées des ports pétroliers et les raffineries du Golfe de Guinée.....P.336

I – 2 – 2 : La sécurité et la sûreté rigoureuses des terminaux privés des ports de la Côte Ouest Africaine.....P.339

I – 2 – 2 – 1 : La sécurité et la sûreté des terminaux à bois de la COA est acceptable.....P.340

I – 2 – 2 – 2 : La sécurité et la sûreté acceptables des terminaux minéraliers de la COA.....P.341

I – 2 – 2 – 3 : Les terminaux pétroliers installés dans les ports de la COA bénéficient d'une sécurité et d'une sûreté améliorées.....P.343

Chapitre II : Les propositions à l'échelle d'un port : proposition d'un plan de sûreté pour le port de Douala/Bonabéri et d'un plan de réhabilitation de la signalisation maritime pour le port d'Owendo/Libreville.....	P.347
II – 1 : Proposition d'un plan de sûreté pour le complexe portuaire de Douala/Bonabéri.....	P.348
II – 1 – 1 : Description sommaire du dispositif de sûreté proposé.....	P.349
II – 1 – 1 – 1 : Le contrôle des accès.....	P.349
II – 1 – 1 – 2 : Le contrôle des passagers et de leurs bagages à main.....	P.350
II – 1 – 1 – 3 : Le contrôle des bagages non accompagnés ou bagages de soute.....	P.350
II – 1 – 1 – 4 : Le contrôle de la cargaison.....	P.350
II – 1 – 2 : Les mesures de protection à adopter au port de Douala/Bonabéri.....	P.351
II – 1 – 2 – 1 : Les mesures à prendre pour l'accès aux installations ou zone A.....	P.351
II – 1 – 2 – 2 : Les mesures à mettre en œuvre dans les zones d'accès restreint ou zone B.....	P.357
II – 1 – 2 – 3 : Les dispositions de sûreté pour la manutention de la cargaison ou zone C.....	P.360
II – 1 – 2 – 4 : Les mesures de sûreté à prendre pour la manutention des bagages ou zone D.....	P.363
II – 1 – 2 – 5 : Les dispositions de sûreté à prendre pendant l'avitaillement des navires ou zone E.....	P.366
II – 1 – 2 – 6 : La surveillance des installations portuaires.....	P.369
II – 2 : Une réhabilitation du système de signalisation maritime des ports de la COA s'impose : Le cas de la réhabilitation des aides à la navigation au Gabon.....	P.371
II – 2 – 1 : Plan d'urgence pour la réhabilitation du système de signalisation maritime au Gabon.....	P.372
II – 2 – 1 – 1 : La réhabilitation du balisage flottant dans l'estuaire du Gabon.....	P.373
II – 2 – 1 – 2 : La réhabilitation du balisage flottant dans la baie du Cap Lopez.....	P.376

II – 2 – 1 – 3 : La mise en fonction des feux et balises.....	P.377
Chapitre III : Les propositions visant à améliorer la sécurité et la sûreté du transport maritime sur la Côte Ouest Africaine.....	P.381
III – 1 : Une implication totale des gouvernements de la COA dans le processus de sécurité et de sûreté portuaires doit être de mise.....	P.381
III – 1 – 1 : L'élaboration dans les plus brefs délais du plan de sûreté des installations portuaires.....	P.382
III – 1 – 2 : Le plan de sûreté portuaire doit bénéficier d'une protection sans faille.....	P.383
III – 1 – 3 : La création du Comité de Suivi du Plan de Sûreté Portuaire doit être de mise.....	P.385
III – 1 – 4 : Les gouvernements des pays de la COA doivent former les agents et personnels de sécurité et de sûreté portuaire.....	P.387
III – 1 – 5 : Une simulation régulière du personnel de sécurité et de sûreté doit être de mise dans les ports de la COA.....	P.388
III – 2 : Les complexes portuaires de la COA doivent être dotés des moyens de sécurité et de sûreté spécialisés.....	P.391
III – 2 – 1 : Le ciblage informatique des conteneurs.....	P.391
III – 2 – 2 : Le Kit de sûreté des installations portuaires.....	P.392
III – 2 – 3 : La restructuration du système radio et des télécommunications des installations portuaires de la COA est souhaitable.....	P.394
III – 2 – 4 : Les ports de la COA doivent être dotés des moyens de lutte spécialisés contre les incendies et la pollution marine.....	P.397
III – 2 – 4 – 1 : Les moyens de défense et de lutte contre les incendies doivent être mis à la disposition des complexes portuaires de la COA.....	P.398
III – 2 – 4 – 2 : Les ports de la COA doivent être dotés des techniques et moyens de lutte contre la pollution sur le plan d'eau.....	P.399
III – 3 : La redynamisation des organes spécialisés en transport maritime sur la COA est un passage obligé pour une sécurité et une sûreté portuaire efficace.....	P.411

III – 3 – 1 : La redynamisation de l'AGPAOC, l'UCNC et de l'ACNNM est fondamentale pour la sécurité et la sûreté des ports de la COA....	P.411
III – 3 – 2 : Il est nécessaire de créer une Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC).....	P.412
III – 3 – 2 – 1 : Essai de définition de l'Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre (AGSSMAOC).....	P.413
III – 3 – 2 – 2 : Quelles sont les structures que nous proposons pour l'Agence de Gestion de la Sécurité et de la Sûreté Maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre ?.....	P.414
III – 4 : Quelles sont les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour la protection de l'environnement portuaire des pays de la Côte Ouest Africaine ?.....	P.416
III – 4 – 1 : La mise en place dans chaque installation portuaire de la COA d'un plan d'environnement portuaire est indispensable.....	P.416
III – 4 – 2 : La création d'une Agence Africaine pour la Prévention et la Lutte Contre la Pollution Marine.....	P.418
III – 4 – 2 – 1 : L'Observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports publics de la COA.....	P.419
III – 4 – 2 – 2 : L'Observatoire chargé de la lutte contre la pollution dans les ports et les sites pétroliers on-shore et off-shore de la COA.....	P.420
III – 4 – 2 – 3 : L'Observatoire chargé de la lutte contre le déversement sauvage des déchets toxiques sur la COA.....	P.420
III – 4 – 2 – 4 : La Direction Financière.....	P.422
III – 5 : Le processus de sécurité et de sûreté portuaires dans les pays de la COA ne mérite-t-il pas une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds tels que le Fonds Monétaire International (FMI) ou la Banque Mondiale (BM) ?.....	P.422
III – 5 – 1 : Une aide financière des pays développés et des bailleurs de fonds (FMI, BM) est fondamentale pour la sécurité et la sûreté des ports de la COA.....	P.423
III – 5 – 2 : Le coût de la sécurité et de la sûreté d'un navire est lourd pour les Compagnies Nationales de Navigation Maritime de la COA.....	P.428

Conclusion générale	P.432
Bibliographie générale	P.437
Table des illustrations	P.469
Table des matières	P.475
Annexes	P.488

ANNEXES

ANNEXE I :
LES AUTORISATIONS D'ACCES DANS LES PORTS DE LA COA VISITES

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix – Travail – Patrie

PORT AUTONOME DE DOUALA
(P.A.D.)

DIRECTION DES RESSOURCES
HUMAINES

Département Formation et
Activités Récréatives



REPUBLIC OF CAMEROON
Peace – Work – Fatherland

PORT AUTHORITY OF DOUALA
(P.A.D.)

AUTORISATION DE RECHERCHE

N°0016/DRH/DFAR/SF/PAD

Je soussigné, Directeur des Ressources Humaines du Port Autonome de Douala, certifie que l'étudiant (e) **Guy Merlo MADOUNDOU NDJEUNDA**

Inscrit (e) en 2^{ème} année de Doctorat, option **Science de la Mer**
à l'**Université de Nantes**

Est autorisé à effectuer des recherches à la Capitainerie dans le cadre de la rédaction de son mémoire sur le thème : « **Contribution à l'Etude de la Sécurité et de la Sûreté Portuaire sur la Côte Ouest Africaine** »

Pour une durée de **07 jours**

Allant du 07 mai au 15 mai 2007.

Au terme duquel il (elle) s'engage à quitter le PAD.

07 MAY 2007

Fait à Douala, le

Le Directeur des Ressources Humaines



Jeanette Momo Kwedi
Mme Jeanette MOMO KWEDI



République Togolaise
Travail - Liberté - Patrie

PORT AUTONOME DE LOME

B. P. 1225
Tél : 27 - 47 - 42 / 27 - 33 - 91 / 27 - 33 - 92
Adresse Télégr. Togoport
Union Togolaise de Banque: 60164
Télex 5243 TOGOPORT
TELEFAX 27 - 26 - 27 DG
TELEFAX 27 - 02 - 48 DT

N / Réf _____ PAL / 587107
V / Réf _____

Monsieur Guy Merlo MADOUNGOU
NDJEUNDA
App 13-11, rue Jean Poulain
44300 Nantes

FRANCE

Lomé, le 28 MAR 2007

Monsieur,

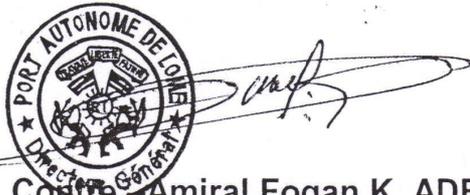
Suite à votre demande de stage en date du 15 Février 2007, nous avons le plaisir de vous informer que nous marquons notre accord pour le déroulement, sans incidence financière (prise en charge ou indemnité), de ce stage au Port du 15 Mai au 05 Juin 2007.

Vous voudriez bien prendre attache avec la Direction des Ressources Humaines pour les formalités nécessaires à accomplir.

En vous en souhaitant bonne réception,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations. ✓

LE DIRECTEUR GENERAL,


Contre Amiral Fogan K. ADEGNON

PORT AUTONOME DE LOME

REPUBLIQUE -TOGOLAISE
Travail -Liberté-PatrieDECISION N° 340 /07/PAL
Accordant un stage

LE DIRECTEUR GENERAL DU PORT AUTONOME DE LOME

Vu la Loi n° 90-26 du 04 Décembre 1990, portant réforme du cadre institutionnel et juridique des Entreprises Publiques ;
 Vu le Décret n° 91-197 du 16 Août 1991, portant application de la Loi n° 90-26 du 04 Décembre 1990 ;
 Vu le Décret n° 91-027 du 02 Octobre 1991, portant transformation du Port Autonome de Lomé en Société d'Etat ;
 Vu les Statuts du Port Autonome de Lomé en date du 03 Octobre 1991 ;
 Vu l'Arrêté n° 76-12/MCIT/MJ/MFP/MFE du 19 Août 1976, portant statut particulier du personnel du Port Autonome de Lomé ;
 Vu la décision n°0290/CA/PAL du 06 Septembre 2005 portant nomination du Directeur Général ;
 Vu les nécessités de service;

D E C I D E :

ARTICLE 1^{er}.- Un stage non rémunéré de DEUX (02) semaines est accordé à Monsieur Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA à la Direction de la Capitainerie du Port Autonome de Lomé.

ARTICLE 2.- La présente décision qui prend effet pour compter du 14 Juin 2007, sera publiée partout où besoin sera.

AMPLIATIONS:

IS 6
 DRH.....7
 DAG.....4
 VI.....2
 VII.....1
 Intéressé.. 1

Lomé, le 14 JUIN 2007

LE DIRECTEUR GENERAL,



GUY MERLO MADOUNGOU NDJEUNDA

MINISTÈRE DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES ÉQUIPEMENTS PORTUAIRES

REPUBLIQUE GABONAISE
Union - Travail - Justice

SECRETARIAT GENERAL



B.P.: 803 LIBREVILLE - GABON
☎ : 76-40-42 / 74-69-92

Libreville, le **31** JUIL. 2007

N° 10059 /MMMEP/SG.-

Le Secrétaire Général Adjoint 1

A Monsieur le Directeur Général Adjoint
de l'OPRAG

OWENDO

Objet : Visite d'études au Port d'Owendo
d'un Doctorant Gabonais.

Suite à notre conversation téléphonique du lundi 30 juillet 2007, je vous transmets ci joint l'attestation de stage de Monsieur Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA étudiant inscrit en thèse à l'Université de Nantes (France)

Le sujet de sa thèse s'intitule « contribution à l'Etude de la sécurité et de la sûreté Portuaires dans les Pays de la Côte Ouest Africaine.

L'intéressé a pu obtenir un rendez-vous pour le mercredi 01 août 2007 avec le commandant du port et le PFSO d'Owendo.

Il serait souhaitable que vous lui puissiez lui consentir un entretien qui pourrait lui être d'un apport précieux dans la connaissance du fonctionnement du port Commercial d'Owendo.

En vous remerciant pour votre diligence, veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général Adjoint, l'expression de ma considération très distinguée



Alain GNAMBAULT KAKA

MINISTERE DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES

REPUBLIQUE GABONAISE
Union - Travail - Justice

SECRETARIAT GENERAL



B.P.: 803 LIBREVILLE - GABON
☎ : 76-40-42 / 74-69-92

Libreville, le 31 JUL. 2007

N° 12159 MMEP/SG

Cir
Accord
Donner à l'Etat
tous les renseignements
à son Atteinte
31 07 07

Le Secrétaire Général Adjoint 1

Monsieur le Directeur Général Adjoint
de l'OPRAG

OWENDO

Objet : Visite d'études au Port d'Owendo
d'un Doctorant Gabonais.

Suite à notre conversation téléphonique du lundi 30 juillet 2007, je vous transmets ci joint l'attestation de stage de Monsieur Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA étudiant inscrit en thèse à l'Université de Nantes (France)

Le sujet de sa thèse s'intitule « contribution à l'Etude de la sécurité et de la sûreté Portuaires dans les Pays de la Côte Ouest Africaine.

L'intéressé a pu obtenir un rendez-vous pour le mercredi 01 août 2007 avec le commandant du port et le PFSO d'Owendo.

Il serait souhaitable que vous lui puissiez lui consentir un entretien qui pourrait lui être d'un apport précieux dans la connaissance du fonctionnement du port Commercial d'Owendo.

En vous remerciant pour votre diligence, veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général Adjoint, l'expression de ma considération très distinguée

OFFICE DES PORTS ET RADES DU GABON
OPRAG
Secrétariat DGA
Courrier Arrive No. *091*
Date *01/08/07*



Alain GNAMBAULT KAKA

PJ:1

MINISTERE DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES

SECRETARIAT GENERAL

B.P.803 LIBREVILLE - (GABON)
Tel : 74.78.41/ 74.78.40

REPUBLIQUE GABONAISE
Union- Travail - Justice



**Le Secrétaire Général Adjoint
Président de la Commission Ad Hoc
Sûreté Maritime**

N° 0056 / MMMEP/SG/agk

A
Monsieur le Directeur Général
de la SGEPP

Objet : Recommandation d'un Etudiant pour
entretien avec PFSO SGEPP

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir permettre à Monsieur Guy Merlo MADOUNGOU NDJEUNDA d'avoir un entretien avec le PFSO de la SGEPP.

L'intéressé est inscrit en thèse à l' Université de Nantes.

Le thème de sa thèse est « Contribution à l' Etude de la sécurité et de la sûreté portuaires dans les pays de la côte ouest africaine.

Le contact direct avec les principaux acteurs de la sûreté maritime est le meilleur moyen pour lui d'approfondir ses connaissances dans ce domaine.

La SGEPP a été retenue parce qu'elle fait figure de référence en matière de mise en œuvre du Code ISPS au regard de toutes les dispositions que vous ne cessez de prendre.

En vous remerciant pour votre collaboration, Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de ma considération très distinguée.

Alain GNAMBAULT KAKA

ANNEXE II :
LES DOCUMENTS ADMINISTRATIFS IMPOSES PAR L'OMI

APPENDICE 2

Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION PORTUAIRE

*(Cachet officiel)**(État)*

Déclaration numéro.....

**Délivrée en vertu des dispositions de la partie B du
CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES
ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)**

Le Gouvernement _____

(Nom de l'État)

Nom de l'installation portuaire :

Adresse de l'installation portuaire :

IL EST CERTIFIÉ que la conformité de la présente installation portuaire avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été vérifiée et que la présente installation portuaire est exploitée conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé. Ce plan a été approuvé pour les *<indiquer les types d'opérations, types de navires ou activités, ou autres renseignements pertinents>* énumérés ci-dessous (rayer les mentions inutiles) :

Navire à passagers

Engin à grande vitesse à passagers

Engin à grande vitesse à cargaisons

Vraquier

Pétrolier

Chimiquier

Transporteur de gaz

Unité mobile de forage au large

Navire de charge autre que les navires susmentionnés

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au.....
sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)

Délivré à.....

(Lieu de délivrance de la déclaration)

Date de délivrance.....

*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la déclaration)**(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la déclaration)*

ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS

Le Gouvernement <insérer nom de l'État> a établi la validité de la présente déclaration de conformité sous réserve de <insérer les indications pertinentes concernant les vérifications (par exemple, vérifications obligatoires annuelles ou imprévues)>.

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification effectuée conformément au paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS, il a été constaté que l'installation portuaire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

1^{ère} VÉRIFICATION

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

2^{ème} VÉRIFICATION

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

3^{ème} VÉRIFICATION

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

4^{ème} VÉRIFICATION

Signé :

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu :

Date :

APPENDICE À LA PARTIE B

APPENDICE 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire⁸

DÉCLARATION DE SÛRETÉ

Nom du navire :	
Port d'immatriculation :	
Numéro OMI :	
Nom de l'installation portuaire :	

La présente Déclaration de sûreté est valable du au, pour les activités ci-après

.....
(liste et description des activités)

aux niveaux de sûreté ci-après

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire :	
Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire :	

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

Activité	La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par	
	L'installation portuaire	Le navire
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire		
Contrôle de l'accès au navire		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Manutention de la cargaison		
Livraison des provisions de bord		

⁸ Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit être ajusté en conséquence.

Manutention des bagages non accompagnés		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets		
Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire		

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait àle

Signature pour le compte et au nom	
de l'installation portuaire :	du navire :

(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)

(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)

Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom :	Nom :
Titre :	Titre :

Coordonnées <i>(à remplir selon qu'il convient)</i> <i>(indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)</i>	
pour l'installation portuaire :	pour le navire :

Installation portuaire

Agent de sûreté de l'installation portuaire

Capitaine

Agent de sûreté du navire

Compagnie

Agent de sûreté de la compagnie

APPENDICE À LA PARTIE A

APPENDICE 1

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE

*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat numéro

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS
PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement _____

(Nom de l'État)

par _____

(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Port d'immatriculation :

Type du navire :

Jauge brute :

Numéro OMI :

Nom et adresse de la compagnie :

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 Que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire ont été vérifiés conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS;
- 2 Qu'à la suite de cette vérification, il a été constaté que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire étaient à tous égards satisfaisants et que le navire satisfaisait aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS;
- 3 Que le navire est muni d'un plan de sûreté du navire approuvé.

Date de la vérification initiale/de renouvellement sur la base de laquelle le présent Certificat a été délivré
.....Le présent Certificat est valable jusqu'au
sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.Délivré à
*(Lieu de délivrance du certificat)*Le
(Date de délivrance).....
*(Signature de l'agent dûment autorisé
qui délivre le certificat)**(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

APPENDICE 2

Modèle de Certificat international provisoire de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE*(Cachet officiel)**(État)*

Certificat numéro.....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES
ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement _____

(Nom de l'État)

par _____

(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Port d'immatriculation :

Type du navire :

Jauge brute :

Numéro OMI :

Nom et adresse de la compagnie :

Le présent certificat est-il délivré à la suite d'un autre certificat provisoire ? Oui/Non*

Dans l'affirmative, date à laquelle le certificat provisoire initial avait été délivré.....

IL EST CERTIFIÉ QU'il est satisfait aux prescriptions de la section A/19.4.2 du Code ISPS.

Le présent certificat est délivré en application de la section A/19.4 du Code ISPS.

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré à.....

(Lieu de délivrance du certificat)

Le.....

*(Date de délivrance)**(Signature de l'agent dûment autorisé
qui délivre le certificat)**(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)** Rayer la mention inutile.
I:\CONF\SOLAS\5\34.doc

ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification intermédiaire prescrite aux termes de la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Vérification intermédiaire

Signé
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES*

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)

Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* L'Administration doit adapter la présente partie du certificat pour indiquer si elle a établi des vérifications supplémentaires, comme prévu dans la section 19.1.1.4.

**VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉE CONFORMÉMENT
À LA SECTION A/19.3.7.2 DU CODE ISPS**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification supplémentaire prescrite par la section 19.3.7.2 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Signé

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE
INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.3
DU CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.3 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VÉRIFICATION
DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.4 DU
CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE
NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VÉRIFICATION EN CAS D'APPLICATION DE LA
SECTION A/19.3.5 DU CODE ISPS OU POUR
UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.6 DU
CODE ISPS**

Le présent certificat doit, conformément à la section 19.3.5 / 19.3.6* de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au

Signé

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE D'EXPIRATION EN CAS D'APPLICATION DE
LA SECTION A/19.3.7.1 DU CODE ISPS**

Conformément à la section 19.3.7.1 de la partie A du Code ISPS, la nouvelle date d'expiration** est fixée au

Signé

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu

Date

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* Rayer la mention inutile

** Si la présente partie du certificat est remplie, la date d'expiration indiquée sur la première page du certificat doit aussi être modifiée en conséquence.

CONNAISSANCES, COMPRÉHENSION ET APTITUDE REQUISES DE L'AGENT DE SÛRETÉ DU NAVIRE ET DE L'AGENT DE SÛRETÉ DE LA COMPAGNIE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétence	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Élaborer et gérer un plan de sûreté du navire ainsi que les procédures d'urgence connexes	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des responsabilités liées à la sûreté de l'agent de sûreté de la compagnie (CSO), du capitaine, de l'agent de sûreté du navire (SSO), de l'équipage et de l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) - Connaissance de la législation et de la réglementation régissant la sûreté maritime et celle des navires et connaissance des autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui doivent être notifiées en cas d'atteinte à la sûreté - Connaissance des éléments constituant un plan de sûreté du navire et des procédures connexes - Connaissance des situations d'urgence concernant la sûreté et de la manière d'y faire face - Gestion/contrôle des foules* - Connaissance des niveaux de sûreté ainsi que des mesures de préparation et de protection appropriées à prendre pour chaque niveau - Connaissance des aspects de la sûreté liés à l'agencement du navire - Aptitude à effectuer des inspections de sûreté régulières du navire et des vérifications à bord - Connaissance du fonctionnement des aides techniques à la sûreté - Connaissance des mesures de sûreté au port et pendant les opérations de navires 	Examen ou évaluation de la preuve donnée d'une formation, exercices et/ou une démonstration pratique	<p>Les procédures et mesures sont conformes aux principes et plans établis.</p> <p>Les objectifs et la stratégie sont adaptés au type de situation, tiennent compte des circonstances et permettent une utilisation optimale des ressources disponibles.</p> <p>Les mesures prises par les membres de l'équipage contribuent à maintenir l'ordre et maîtriser la situation.</p> <p>Il n'est pas nécessaire d'évaluer les compétences à bord du navire.</p> <p>Une démonstration pratique n'est pas requise.</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétence	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Évaluation du risque, de la menace et de la vulnérabilité	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des méthodes d'évaluation du risque, de la menace et de la vulnérabilité - Connaissance des techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté - Reconnaissance des caractéristiques et du comportement des personnes susceptibles de compromettre la sûreté - Reconnaissance et détection des armes, des substances et engins dangereux - Connaissance du traitement des renseignements confidentiels et des communications liées à la sûreté 	Examen ou évaluation de la preuve donnée d'une formation, exercices et démonstration pratique.	<p>Les procédures et mesures sont conformes aux principes et plans établis.</p> <p>Les objectifs et la stratégie sont adaptés au type de situation, tiennent compte des circonstances et permettent une utilisation optimale des ressources disponibles.</p> <p>Les procédures garantissent un état de préparation permettant de réagir aux situations.</p> <p>Les mesures prises par les membres d'équipage contribuent à maintenir l'ordre et maîtriser la situation.</p> <p>Il n'est pas nécessaire d'évaluer les compétences à bord du navire.</p> <p>Une démonstration pratique est requise.</p>
Méthodes de fouille physique	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des diverses techniques utilisées pour effectuer une fouille physique (des personnes, des bagages et de la cargaison, etc.) ainsi que des méthodes d'inspection non invasives - Exécution et coordination d'une fouille - Aptitude en ce qui concerne le fonctionnement du matériel et des systèmes de sûreté * - Mise à l'essai, étalonnage et maintenance en mer du matériel et des systèmes * 	Examen ou évaluation de la preuve donnée d'une formation, exercices et démonstration pratique	<p>Les procédures et mesures adoptées sont conformes aux principes et plans établis.</p> <p>Les objectifs et la stratégie sont adaptés au type de situation, compte tenu de l'urgence et permettent une utilisation optimale des ressources disponibles.</p> <p>Les procédures garantissent un niveau de préparation permettant de faire face aux situations.</p> <p>Les mesures prises par les membres d'équipage contribuent à maintenir l'ordre et maîtriser la situation.</p> <p>Il n'est pas nécessaire d'évaluer les compétences à bord du navire.</p> <p>Une démonstration pratique est requise.</p>
Encourager la prise de conscience de la sûreté et la vigilance	<ul style="list-style-type: none"> - Connaissance des techniques pédagogiques en vue de la formation de l'équipage 	Examen ou évaluation de la preuve donnée lors de la formation, des exercices et des entraînements requis	Les procédures et mesures sont conformes aux principes et plans établis.

* Agent de sûreté du navire

SCHEMA PROPOSE D'UN COURS TYPE EVENTUEL DE L'OMI POUR LA FORMATION DES AGENTS DE SÛRETÉ DU NAVIRE

Compétence : Procéder à des inspections régulières du navire pour veiller au maintien de mesures de sûreté appropriées

Connaissances, compréhension et aptitude

Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seules les personnes autorisées y aient accès

Mécanismes de contrôle de l'accès au navire, y compris les systèmes de laissez-passer

Surveillance des zones de pont et des zones entourant le navire

Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets

Coordination des aspects liés à la sûreté de la manutention des cargaisons et des approvisionnements avec d'autres membres du personnel et les agents compétents de l'installation portuaire

Compétence : Gérer et superviser la mise en œuvre du plan de sûreté du navire, y compris les modifications apportées à ce plan

Connaissances, compréhension et aptitude

Mesures visant à empêcher que des armes, des substances et engins dangereux destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports, soient transportés à bord du navire

Identification des zones d'accès restreint et mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire et aux zones d'accès restreint à bord

Procédures permettant de faire face à des menaces contre la sûreté ou à des atteintes à la sûreté, y compris les dispositions permettant de maintenir les opérations essentielles de l'interface navire/port

Procédures d'évacuation

Tâches du personnel de bord auquel sont confiées des responsabilités liées à la sûreté

Proposition de modification du plan de sûreté du navire et procédures à suivre pour les audits internes des activités de sûreté spécifiées dans le plan

Compétence : Accroître la prise de conscience de la sûreté et de la vigilance à bord et veiller à ce que le personnel à bord ait reçu une formation adéquate

Connaissances, compréhension et aptitude

Coordination de la formation, des entraînements et des exercices par rapport au plan de sûreté du navire

Veiller à ce que le personnel de bord comprenne ses responsabilités en matière de sûreté afin de pouvoir exécuter les tâches qui lui sont confiées

Compétence : Coordonner la mise en oeuvre du plan de sûreté du navire avec l'agent de sûreté de la compagnie et avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire pertinente

Connaissances, compréhension et aptitude

Tenue des registres concernant la formation, les exercices et les entraînements, les événements liés à la sûreté, les comptes rendus sur les atteintes à la sûreté et les changements du niveau de sûreté

Signaler à l'agent de sûreté de la compagnie toute déféctuosité et non-conformité identifiées lors des audits internes, des examens périodiques et des inspections de sûreté

Procédures permettant de donner suite aux consignes de sûreté que les gouvernements pourraient fournir en ce qui concerne le niveau de sûreté en vigueur

Proposition de modification du plan de sûreté du navire

Compétence : S'assurer que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai et étalonné

Connaissances, compréhension et aptitude

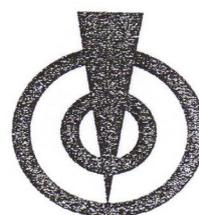
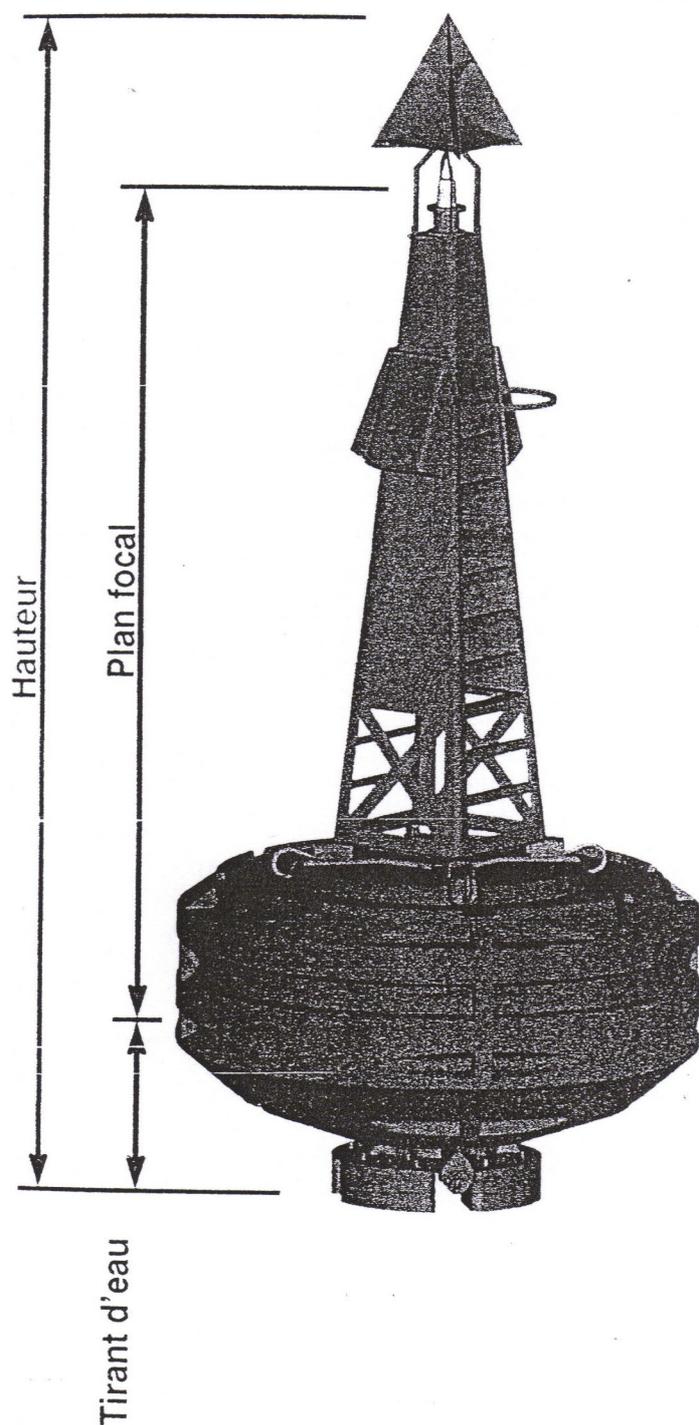
Procédures d'inspection, de mise à l'essai, d'étalonnage et de maintenance de tout matériel de sûreté prévu à bord

Identification des endroits où les commandes des systèmes d'alarme de sûreté sont installées

Procédures, mode d'emploi et conseils d'utilisation du système d'alarme du navire, y compris la mise à l'essai, l'enclenchement, le désenclenchement et le réenclenchement

ANNEXE III :
LES TYPES DE BOUEE MOBILIS

JET 9000 Jupe



MOBILIS

L'Équipement Maritime et Fluvial

Spécifications

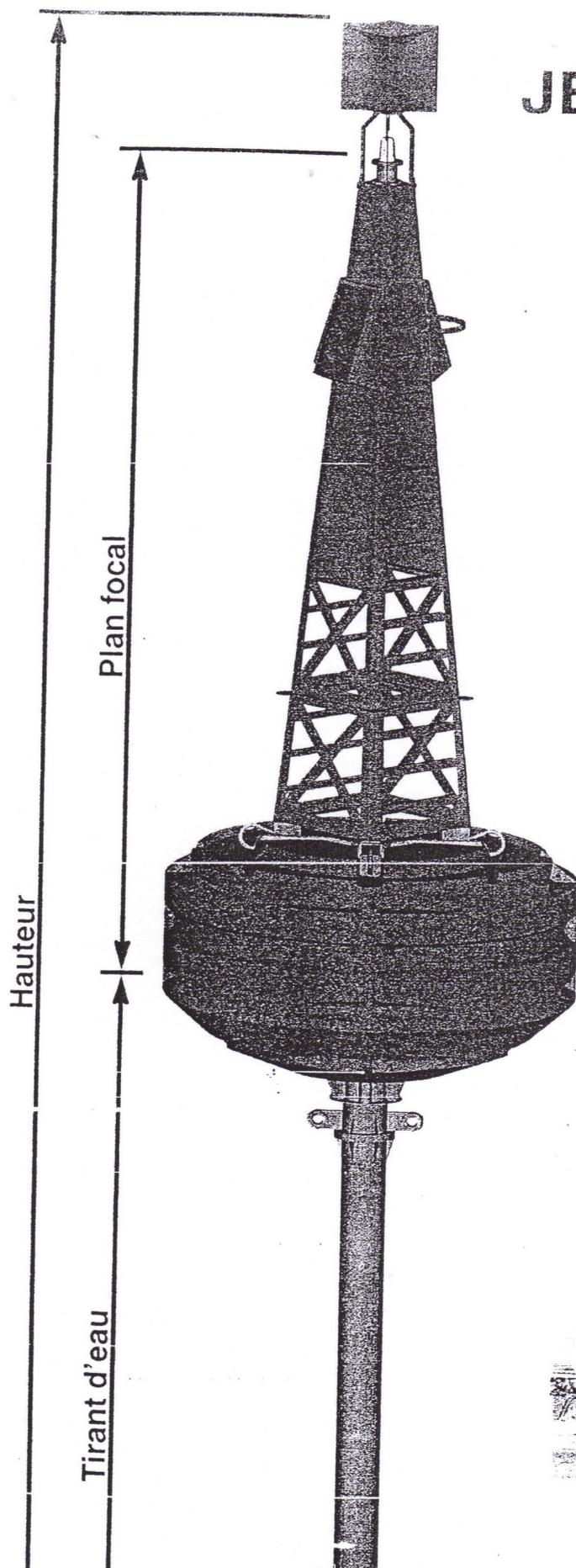
Application	Haute mer, Côtier, Echouage
Matériaux	polyéthylène, Aluminium et Acier
Marques	Lat., St-André, Card., Danger etc.
Diamètre	3 m
Hauteur	7.6 m
tirant d'eau	1.5 m
Plan focal	5.5 - 4.5 m
Période de roulis	environs 6 s
Poids Bouée	2400 kg sans ballast
Poids Ballast	1200 kg

JET 9000 QL PF6



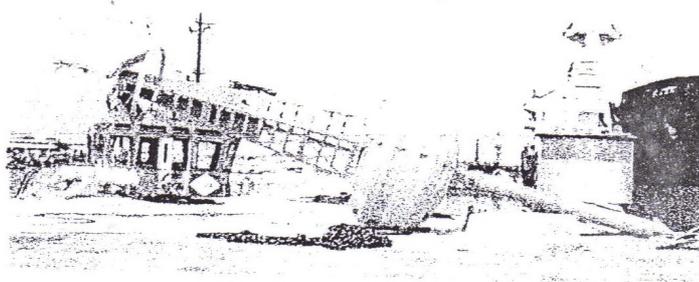
MOBILIS

L'Équipement Maritime et Fluvial



Spécifications

Application	Haute mer, Côtier
Matériaux	polyéthylène, Aluminium et Acier
Marques	Lat., St-André, Card., Danger etc.
Diamètre	3 m
Hauteur	12.8 m
tirant d'eau	5.3 m
Plan focal	6 - 7 m
Période de roulis	environs 5 s
Poids Bouée	2100 kg sans ballast
Poids Ballast	500 kg

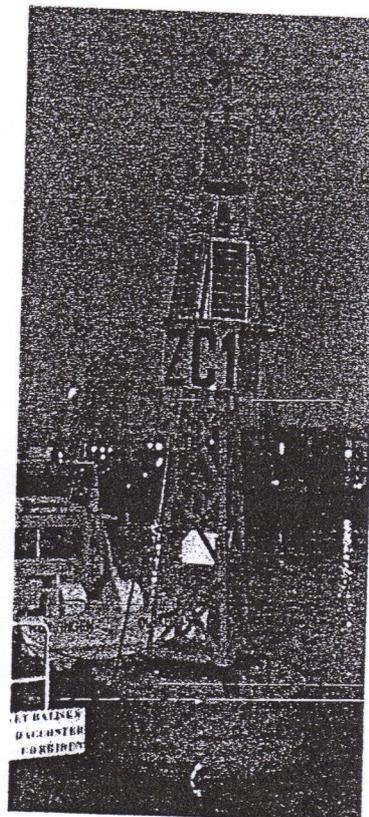
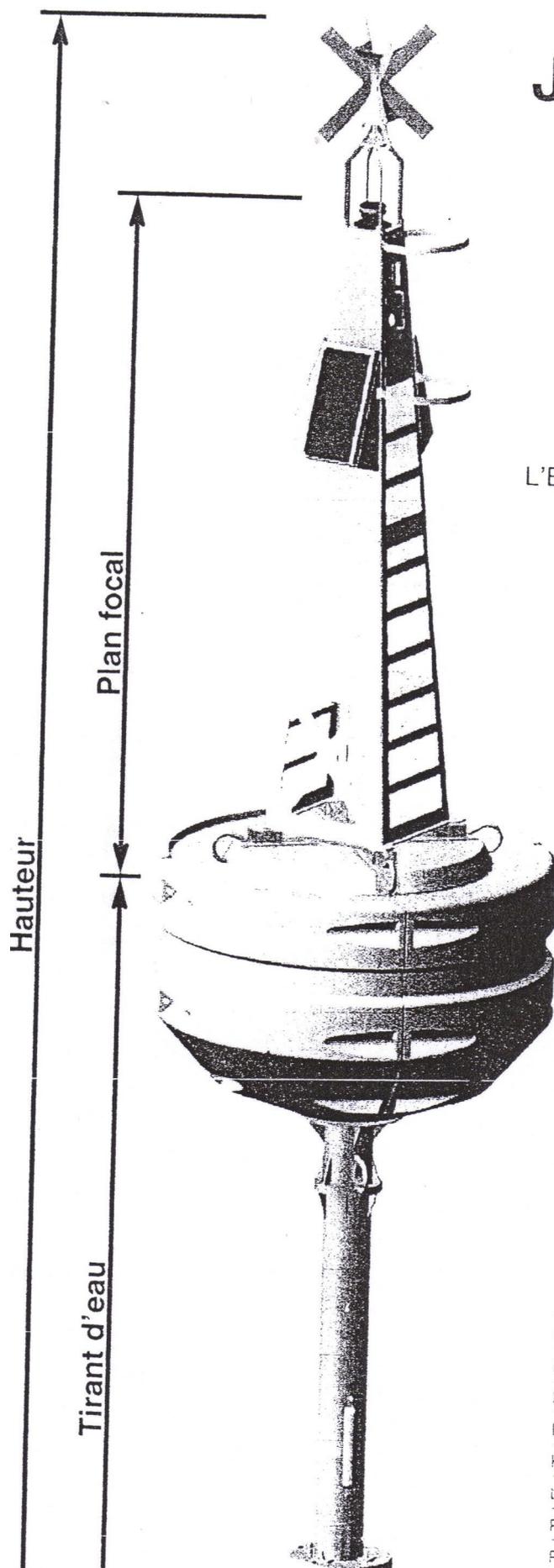


JET 7000 Q PF5



MOBILIS

L'Équipement Maritime et Fluvial



Spécifications

Application	Haute mer, Côtier
Matériaux	polyéthylène, Aluminium et Acier
Marques	Lat., St-André, Card., Danger etc.
Diamètre	2,6 m
Hauteur	11,8 m
Tirant d'eau	4,3 m
Plan focal	5 m
Période de roulis	environs 7 s

Résumé

Le processus de sécurité et de sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine est encore à ses balbutiements. Car, les règles de transport maritime international impulsées par l'OMI ne sont pas appliquées dans cette région avec rigueur et fermeté. Les plans d'eau des complexes portuaires de cette région qui sont déjà fragilisés par des aides à la navigation vétustes, sont régulièrement écumés par les embarcations des pêcheurs, les navires épaves et subissent de façon récurrente la pollution et les actes de piraterie. Les accès terrestres des ports publics de la COA sont perméables par conséquent, ils souffrent du phénomène d'encombrement, de l'intrusion des substances illicites et du vol. Les réseaux de communication de ces ports sont délabrés. Ils souffrent également d'une insuffisance de moyens humains et matériels. La catastrophe du *Joola* intervenue le 26 septembre 2002 au large de la Gambie et le déversement sauvage des déchets toxiques au port autonome d'Abidjan le 26 août 2006 sont des illustrations parfaites parmi tant d'autres du laxisme qui existe dans la mise œuvre des règles du transport maritime international dans la présente région.

Conscient de l'importance du port dans le processus du développement économique, les gouvernements des pays de la Côte Atlantique Africaine font tout de même des efforts pour appliquer les règles de sécurité et de sûreté imposées par l'OMI, pour éviter que leurs complexes portuaires qui participent à la chaîne du transport maritime international ne soient mis en marge. En revanche, ces efforts sont insuffisants, car les complexes portuaires de cette région présentent encore beaucoup de manquements, qui ne garantissent pas leur sécurité et leur sûreté. Contrairement aux intérêts privés (la sécurité et la sûreté des plates formes pétrolières du Golfe de Guinée et des terminaux privés) dont l'action est en général efficace.

Ainsi, les Gouvernements des pays de la Côte Ouest Africaine doivent s'impliquer davantage dans l'application des règles de sécurité et de sûreté portuaire exigées par l'OMI, en mettant à la disposition des agents préalablement formés les outils de travail spécialisés, dans la mesure où cela fait partie du devoir régalién de chaque Etat contractant. Cependant, il serait judicieux que les pays développés et les bailleurs de fonds tels que le FMI, la BM viennent en aide à ces pays pour la mise en application des règles du transport maritime international. Car, le processus de sécurité et de sûreté portuaire nécessite d'énormes capitaux dont les pays en voie de développement ne disposent pas très souvent.

Mots clés : Sécurité portuaire, Sûreté portuaire, Port, Côte Ouest Africaine, Code ISPS, Transport Maritime International.

Title : Contribution to the study of port security and safety in the African West Coast countries.

Summary

The process of port security and safety in the African West Coast countries is still in its early stages, because the rules of international maritime transport introduced by the International Maritime Organization (IMO) are not strictly and firmly applied in this region. The artificial lakes of this region's port complexes, which are already weakened by dilapidated aids to navigation, are regularly scoured by fishermen's boats, shipwrecks and repeatedly suffer pollution and piracy. Land access to the African West Coast's public ports is permeable. As a result, they suffer from congestion, the intrusion of illegal drugs and theft. Communication networks of these ports are dilapidated. They also lack of adequate human and material resources. The *Joola* disaster off the Gambian coast on September 26, 2002 and the dumping of toxic waste in the autonomous port of Abidjan perfectly shows the laxity in implementing international maritime transport rules in this area.

Since they are aware of the importance of port in the economic development process, the Governments of the African West Coast countries are still making efforts to enforce the security and safety rules imposed by the IMO. All that to prevent their port complexes involved in the important chain of international maritime transport from being left on the sidelines. However these efforts are not enough, because there are still deficiencies that do not guarantee safety and security in the port complexes of this region. Contrary to private interests (safety and security of oil platforms in the Gulf of Guinea and the private terminals) whose action is generally effective.

The governments of the African West Coast countries therefore must be more involved in implementing the security and safety rules required by the IMO. That requires providing agents beforehand trained with specialized work instruments, since it is every contracting State's sovereign duty. Nevertheless, it would be wise for developed countries and financial sponsors like the International Monetary Fund (IMF) and the World Bank to help these countries to implement the international maritime transport rules. Because the security and safety process requires huge capital that developing countries do not very often have.

Key words: Port security, Port safety, Port, African West Coast, ISPS Code, International Maritime Transport.

Discipline : Géographie.

Titre : Contribution à l'étude de la sécurité et de la sûreté portuaire dans les pays de la Côte Ouest Africaine.

Laboratoire : GEOLITTOMER-Nantes-UMR 6554 Du CNRS-Université de Nantes.

Image de couverture : Le scanner du Port Autonome de Douala/cliché Guy Merlo Madoungou Ndjenda.